R.N.S. NORMA SUPPLEMENTARE N.S. 15

Edizione 2009

CAP. I

VELOCITÀ FUORISTRADA 4X4

I - GENERALITÀ

Art. 1 - Caratteristiche generali - Definizioni

Competizioni nelle quali il superamento delle difficoltà naturali, presenti su terreni non preparati per la viabilità ordinaria, nel minor tempo possibile costituisce la base per la determinazione delle classifiche.

Sono vietate le gare miste auto/moto.

Art. 2 - Concorrenti, conduttori e navigatori

Possono partecipare in qualità di concorrenti e/o conduttori i titolari di licenza C.S.A.I. come prescritto dalla N.S. 3, Cap. I e II.

I Conduttori devono essere in possesso della patente di guida valida ai sensi delle leggi nazionali e convenzioni internazionali.

Su ogni vettura può prendere posto durante tutta la competizione un equipaggio formato da un solo conduttore e un solo, eventuale, navigatore purché entrambi muniti di licenza C.S.A.I. in corso di validità.

Solo il conduttore indicato sul modulo di iscrizione e munito della prescritta licenza può pilotare la vettura, pena l'esclusione dalla classifica.

La sostituzione di un conduttore potrà essere effettuata fino al momento delle verifiche ante gara, dopodiché anche l'eventuale navigatore non potrà essere sostituito e dovrà rimanere a bordo della vettura per tutta la durata della gara; eventuali eccezioni per causa di forza maggiore (malore o danno fisico all'interessato) saranno valutate dai Commissari Sportivi.

Art. 2.1 - Trofeo Nazionale Veicoli Formula Libera

Possono partecipare al Trofeo Nazionale Veicoli Formula Libera i conduttori e/o concorrenti (senza limiti di età) titolari di Licenza CSAI gradi D (nazionale) e C (naz. o internaz.) ottenute per la prima volta dopo il 1-1-2006 e in corso di validità.

Su ogni vettura può prendere posto, durante tutto lo svolgimento della Manifestazione, un equipaggio formato da un conduttore ed un solo eventuale passeggero maggiorenne con funzioni di "navigatore" purché titolare di licenza CSAI (di qualsiasi grado e anno di rilascio).

Solo il conduttore indicato sul modulo di iscrizione e munito della prescritta licenza può pilotare la vettura, pena l'esclusione dalla classifica (fatta eccezione per la sostituzione prevista all'art. 2).

Il conduttore che farà condurre il veicolo, anche per un breve tratto, da terza persona (passeggero compreso) sarà escluso dalla Classifica della Manifestazione, da quella della Coppa CSAI e dal Trofeo Nazionale Veicoli Formula Libera.

In caso di partecipazione fraudolenta, il conduttore sarà escluso dai titoli e deferito alla CSAI.

Art. 3 - Assicurazioni

Il Comitato Organizzatore deve stipulare tutte le assicurazioni obbligatorie previste dalla N.S. 3.

Le suddette assicurazioni non sollevano i concorrenti da altre maggiori responsabilità in cui potessero eventualmente incorrere.

Nella stipula della polizza assicurativa l'Organizzatore dovrà precisare che la copertura è estesa anche ai tratti di collegamento tra il paddock e le partenze della P.S. e viceversa.

Art. 4 - Veicoli ammessi (vedere anche l'elenco pubblicato in calce alla presente NS15)

Sono ammessi solo veicoli da fuoristrada, pick up fuoristrada e SUV, a 4 o più ruote motrici, atti alla mobilità su terreni accidentati, omologati dalla FIA e/o dalla CSAI (anche scaduti di omologazione), con l'esclusione di quelli alimentati a GPL o metano, suddivisi nei seguenti Gruppi:

- N - Serie,
- A - Preparati,
- B - Prototipi,
- FL - Formula Libera,

le cui classi e regolamenti tecnici specifici sono riportati negli articoli seguenti.
Sono esclusi i veicoli di peso totale a terra a pieno carico superiore a 35 q.

Le vetture ammesse si differenziano da quelle stradali per le seguenti caratteristiche:
a) angoli di attacco, di uscita e di dosso;
b) luce a terra;
c) presenza di riduttore o di adeguate marce ridotte;
d) sovradimensionamento del telaio, degli organi di trasmissione e degli organi collegati alle sospensioni.
Per tutti i veicoli non sussiste l'obbligo di immatricolazione e/o targatura.
Per il controllo del peso minimo, tutte le vetture, in qualsiasi momento della gara, devono essere pulite dal fango e non devono essere effettuati rabbocchi

II - VEICOLI, GRUPPI, SICUREZZA E DOCUMENTI

In tutti i Gruppi e le Classi sotto riportati in caso di sovralimentazione la cilindrata nominale sarà moltiplicata per il coefficiente 1,7 se alimentati a benzina e 1,5 se a ciclo diesel. In caso di utilizzo di motore del tipo coperto da brevetto NSU-Wankel la cilindrata equivalente tra motore a pistoni alternativi e motore a pistoni rotativi è 1,8 volte il volume determinato dalla differenza tra la capacità massima e la capacità minima della camera di lavoro (art. 282.3.3 dell'Allegato J).
Le vetture saranno riclassificate nella Classe che corrisponde al volume fittizio risultante da questa moltiplicazione.

Art. 5 Gruppo Veicoli di Serie

I veicoli sono suddivisi nelle seguenti Classi che devono obbligatoriamente essere previste nelle singole Manifestazioni:

- classe N1 = benzina fino a 1350 cc.
- classe N2 = benzina oltre 1350 cc. fino a 2000 cc. più tutti i Diesel
- classe N3 = benzina oltre a 2000 cc.

Sono veicoli di serie quelli prodotti in almeno 1.000 esemplari identici in 12 mesi consecutivi e in possesso della fiche di omologazione FIA o della Scheda Tecnica CSAI. Le vetture dovranno essere conformi alla fiche di identificazione da presentare alle verifiche tecniche ante gara.
Le uniche modifiche ammesse sono esclusivamente le seguenti (quanto qui non specificatamente permesso deve intendersi vietato):

5.1 Nell'abitacolo, sono consentiti senza limitazione tutti quegli accessori che non incidono minimamente sul comportamento del veicolo come quelli che interessano il comfort e l'estetica (es.: aggiunta di nuovi strumenti, radio, volante di diversa foggia, ecc.).

5.2 I vetri laterali posteriori e quelli del portellone posteriore possono essere sostituiti con materiale trasparente o meno di spessore min. 3 mm., senza che questo comporti modifiche alla carrozzeria.

5.3 È autorizzato lo smontaggio dei sedili che non servono compreso quello del navigatore se non presente a bordo (compreso il pianetto copribagagliaio se esiste). Il sedile del pilota e dell'eventuale navigatore può essere sostituito con un sedile anatomico conforme alla NS 8.

5.4 Le porte devono restare quelle di origine. La parte trasparente può essere sostituita con una rete a maglie sufficientemente strette da impedire la fuoriuscita di un braccio.

5.5 Il parabrezza può essere sostituito con rete pararami in nylon o tessuto similare di adeguate dimensioni e robustezza.
In questo caso il pilota e l'eventuale navigatore devono utilizzare un casco omologato secondo la NS 8 con visiera oppure in sostituzione della visiera occhiali di tipo motociclistico.

5.6 È autorizzata l'asportazione dei rivestimenti interni e dell'eventuale materiale insonorizzante.

5.7 È consentito asportare l'hard top in vetro-resina o la cappotte in tela comprese le centinature, lasciando però l'arco di protezione metallico originale. Sui veicoli con carrozzeria del tipo aperto e con hard top non interamente metallico è obbligatorio il montaggio del tettuccio come da art. 9.2.

5.8 I paraurti possono essere asportati integralmente, oppure sostituiti con altra adeguata struttura di protezione sempre identificabile come paraurti, riposizionando eventuali apparecchi di illuminazione in essi incorporati.

5.9 Adozione di pneumatici anche non omologati per la circolazione stradale (bab cross), pur rimanendo valide le limitazioni dell'art. 9.9, a profilo e misura liberi purché non sporgenti dal profilo della carrozzeria con l'aggiunta di codolini, come appresso descritti, e montati su cerchi di misura autorizzati dal costruttore con tolleranza di +/- 1 pollice sia sulla larghezza che sul diametro del cerchio.

È consentito montare distanziali tra cerchio e mozzo ruota.

È autorizzato togliere la/e ruota/e di scorta e il cric.

I copricerchi devono essere tolti.

È autorizzato montare codolini che devono ricoprire le ruote su tutta la loro larghezza e su almeno un terzo della loro circonferenza (compreso, se esistente, il dispositivo dei mozzi ruota libera).

I codolini saranno costituiti da deflettori con una angolazione di almeno 120°, con larghezza max di cm. 10. Essi copriranno l'apertura del passaruota sul retro per almeno 60° rispetto alla linea verticale passante per il mozzo.

È autorizzato togliere le parti interne dei passaruota in plastica o similari.

La carreggiata di origine può essere allargata max del 3% rispetto al valore indicato in fiche.

5.10 La misurazione del passo sarà effettuata con la tolleranza del +/- 1% rispetto al valore indicato sulla scheda di omologazione o sulla fiche d'identità del veicolo.

5.11 Adozioni di protezioni e/o rinforzi degli organi meccanici e della carrozzeria sempre che siano individuabili come tali e non abbiano altra funzione che di protezione o di rinforzo.

È consentito l'irrigidimento dei supporti del motore e l'adozione di puntoni o tiranti contro le oscillazioni trasversali e/o longitudinali del motore stesso.

5.12 Adozione di ammortizzatori diversi dagli originali purché vengano utilizzati i punti di attacco originali. È possibile montare un ammortizzatore supplementare per ruota creando i relativi nuovi punti di attacco ben individuabili come tali. Gli ammortizzatori con molla incorporata, ove non previsti di serie, sono vietati.

L'ammortizzatore supplementare è montabile coassialmente all'interno della molla elicoidale e nella posizione dove quest'ultima è prevista originariamente.

L'ammortizzatore supplementare inserito all'interno della molla ed i suoi attacchi devono essere chiaramente distinguibili dalle sedi della molla, così come previste di origine, che non possono essere modificate, eccezion fatta per il lavoro necessario a formare i nuovi attacchi dell'ammortizzatore.

Molle elicoidali, balestre, barre di torsione: libere, salvo il loro numero che deve rimanere quello di origine.

È vietato installare, se non previsti di serie, sistemi di regolazione dell'altezza da terra, idraulica, pneumatica, meccanica o simile e cambiare il sistema di sospensione, cioè passare da sospensioni a balestra a molle elicoidali o viceversa o renderlo misto.

Possono essere montate delle barre antiavvicinamento/antiallontanamento, su ciascun asse, fissate sui punti di attacco della sospensione o sui duomi della medesima.

Per il loro fissaggio si potrà ricorrere alla saldatura e/o imbullonatura.

5.13 Le guarnizioni di attrito degli elementi frenanti sono libere. I dispositivi servofreno e/o ABS (o similare) possono essere disconnessi ma non sostituiti. Le canalizzazioni dei freni o di altro tipo possono essere sostituite con altre di tipo aeronautico.

5.14 Applicazione di un sistema di bloccaggio del differenziale posteriore (il bloccaggio differenziale anteriore è ammesso solo se di primo equipaggiamento).

5.15 La batteria, le candele, lo spinterogeno, i cavi, i cablaggi, i bulloni, le viti, i dadi, le rondelle ecc. sono liberi per marca, caratteristiche e tipo.

5.16 Il peso e il materiale del disco della frizione sono liberi.

5.17 Alimentazione: il tipo deve essere conservato (alimentazione a carburatore resta a carburatore, iniezione resta iniezione, ecc.). I carburatori o l'iniezione (compresi la centralina, il filtro dell'aria e la sua scatola, le tubature di collegamento e altri dispositivi necessari per un corretto montaggio a monte e a valle della scatola del filtro dell'aria o del debimetro), sono liberi a condizione di poter essere montati sul collettore di aspirazione originale non modificato.

Le pompe del carburante sono libere.
A chiarimento si precisa che qualsiasi lavorazione al di sopra del collettore immodificato deve ritenersi ammessa.
Nel caso di motore sovralimentato di serie non vi è obbligo di flangiatura ma il turbocompressore (o compressore volumetrico) e relativo impianto dovrà restare quello di origine senza modifica alcuna.

5.18 Lo scarico è libero a valle del collettore di scarico purché venga rispettata la rumorosità max prescritta dalla NS9. L'uscita dello scarico è libera ma non potrà superare il perimetro della vettura vista in pianta e dovrà essere protetto per evitare eventuali scottature.

5.19 È permesso un rialesaggio max di 0.6 mm rispetto all'alesaggio di origine, purché ciò non comporti un superamento di classe di cilindrata.

5.20 Peso minimo della vettura in assetto gara (con equipaggiamenti di sicurezza): non dovrà essere inferiore al peso previsto in fiche FIA o CSAI di Gruppo T ridotto del 10% oppure al peso minimo riportato sulla fiche d'identità CSAI.

Art. 6- Gruppo Veicoli Preparati

Sono veicoli preparati quelli derivati dal Gruppo Veicoli di Serie modificati oltre i limiti consentiti nello stesso (pertanto quanto autorizzato per il Gruppo Veicoli di Serie è applicabile al Gruppo Veicoli Preparati), o veicoli unici che, sulla base della carta di circolazione, siano (o siano stati) regolarmente targati, immatricolati e omologati secondo quanto previsto dal Codice della Strada e suo regolamento di attuazione in quella versione.
I veicoli sono suddivisi nelle seguenti Classi che devono obbligatoriamente essere previste nelle singole Manifestazioni:

- classe A1 = benzina fino a 1350 cc.
- classe A2 = benzina oltre 1350 cc fino a 2000 cc. più tutti i Diesel
- classe A3 = benzina oltre a 2000 cc

Le uniche modifiche non ammesse sono le seguenti:

6.1 Le modifiche sostanziali della carrozzeria tali da variare la sagoma del veicolo vista in pianta e/o laterale, eccetto l'asportazione dell'hard top e della cappotte in tela dei veicoli torpedo per i quali è consentito smontare l'arcata di supporto dell'hard top o della cappotte, la cornicetta del parabrezza e i dispositivi tergicristallo e lavavetro ed è ammessa, nel rispetto delle norme di sicurezza, una copertura non rigida (es. tela, nylon) di qualsiasi forma diversa dall'originale, anche nelle strutture e nei fissaggi. Nei casi suddetti è obbligatorio il tettuccio metallico.
L'eliminazione del portellone posteriore è ammessa soltanto se non varia la sagoma della vettura vista sia in pianta che lateralmente.
NB: per "sostanziali" deve intendersi che sono ammessi spoilers, prese d'aria, codoli, paraurti integrati con piastre sottoscocca e quant'altro, sempre che sia riconoscibile il veicolo nelle sue dimensioni originali. Le suddette modifiche non devono in alcun caso presentare condizioni di pericolosità (es.: bordi taglienti, parti aguzze, ecc.).

6.2 le modifiche sostanziali al telaio o la variazione della misura del passo. La misurazione del passo sarà effettuata con una tolleranza di +/- 5 (cinque) per cento.
NB: per "sostanziali" deve intendersi che sono ammessi rinforzi o modificazioni locali che non modificano in maniera determinante la struttura portante del veicolo.

6.3 La misurazione della carreggiata verrà effettuata con la tolleranza di +5%.

6.4 La modifica del sistema di sospensione (esempio: da balestre a molle a spirale e viceversa o sistema misto);

6.5 La sostituzione del ponte e/o la variazione del tipo di ponte (es.: da ponte rigido a ruote indipendenti e viceversa);

6.6 La modifica del rapporto ai ponti oltre a quelli previsti nella scheda di omologazione;

6.7 La sostituzione del tipo di propulsore e la modifica della sua cilindrata (tuttavia è ammesso un rialesaggio max di + 0,6 mm).
Non è ammessa in ogni caso la sostituzione del monoblocco e della testata del motore d'origine mentre, nel rispetto del rialesaggio previsto, sono ammesse tutte le lavorazioni che conservino il monoblocco, la testata e la cilindrata d'origine.
La sovralimentazione è permessa anche se non prevista di origine, ma la vettura dovrà essere riclassificata moltiplicando la sua cilindrata reale per il coefficiente 1,7 se alimentata a benzina e 1,5 se Diesel. In tal caso il motore deve essere flangiato con un diametro max dell'entrata aria nel compressore

di 34 mm per i motori a benzina e di 45 mm per i motori Diesel, mantenuti per una lunghezza minima di 3 mm nel senso di passaggio del fluido e situati a max 50 mm prima di un piano passante per le estremità più a monte delle palette della girante. In caso di compressore volumetrico la flangiatura, con le dimensioni sopra citate, può essere situata indifferentemente a monte o a valle del compressore.

In ogni caso, tutta l'aria o la miscela dovrà passare attraverso detta flangiatura che non deve essere parte integrante del compressore, ma un pezzo aggiunto e consentire la piombatura ed eventuale smontaggio da parte dei Commissari Tecnici.

I compressori i cui diametri già rispettano le dimensioni qui sopra definite possono essere conservati, senza obbligo di alcuna flangiatura.

6.8 Peso minimo della vettura in assetto gara (con equipaggiamenti di sicurezza):

fino a 1350 cm^3	kg. 900	
da 1351 cm^3 a 1600 cm^3	kg. 1000	
da 1601 cm^3 a 2000 cm^3	kg. 1050	
da 2001 cm^3 a 3000 cm^3	kg. 1150	(se Diesel, kg. 1100)
da 3001 cm^3 a 4000 cm^3	kg. 1250	(se Diesel, kg. 1200)
da 4001 cm^3 a 5000 cm^3	kg. 1350	(se Diesel, kg. 1250)
oltre 5000 cm^3	kg. 1450	(se Diesel, kg. 1350)

Ai fini dell'applicazione della suddetta scala dei pesi minimi si tenga conto che:

- i veicoli turbo benzina fino a 1500 cm^3 saranno convenzionalmente considerati veicoli di 2000 cm^3 di cilindrata;
- i veicoli turbo diesel fino a 2000 cm^3 saranno convenzionalmente considerati come appartenenti alla classe corrispondente alla loro cilindrata geometrica.

Art. 7 Gruppo Veicoli Prototipo

Sono veicoli Prototipo quelli costruiti in esemplare unico o quelli di produzione elaborati oltre i limiti consentiti nei gruppi precedenti.

È ammessa qualunque modifica o soluzione, eccetto quanto previsto dal precedente art. 4, purché il telaio sia collegato alle ruote mediante un sistema di sospensioni elastico.

In caso di utilizzo di propulsori motociclistici gli stessi propulsori non potranno essere più di DUE e di cilindrata totale superiore a 2000 cc.

La carrozzeria deve richiamare in modo inequivocabile quella di un veicolo fuoristrada che sia o sia stato prodotto e commercializzato da un costruttore.

Al fine di facilitare il controllo della carrozzeria il concorrente deve presentare, in sede di verifica tecnica, una documentazione relativa al veicolo da cui deriva.

In caso di sovralimentazione non esiste obbligo di flangiatura al compressore/i, ma la vettura sarà riclassificata, riguardo alla scala pesi, moltiplicando la sua cilindrata effettiva per il coefficiente 1,7 se alimentata a benzina e1,5 se Diesel.

I veicoli sono suddivisi nelle seguenti Classi che devono essere obbligatoriamente previste nelle singole manifestazioni:

- classe B1 = prototipi benzina (tutti)
- classe B2 = prototipi diesel (tutti).

SCALA PESI MINIMI	
Cilindrata	***Peso minimo***
- fino a 1600 cc	1000 kg
- da 1601 a 2000 cc	1050 kg
- da 2001 a 3000 cc	1150 kg (se Diesel 1100 kg)
- da 3001 a 4000 cc	1250 kg (se Diesel 1200 kg)
- da 4001 a 5000 cc	1350 kg (se Diesel 1250 kg)
- oltre 5000 cc	1450 kg (se Diesel 1350 kg)

Ai fini dell'applicazione della suddetta scala dei pesi minimi si tenga conto che:

- i veicoli turbo benzina fino a 1500 cm^3 saranno convenzionalmente considerati veicoli di 2000 cm^3 di cilindrata;
- i veicoli turbo diesel fino a 2000 cm^3 saranno convenzionalmente considerati come appartenenti alla classe corrispondente alla loro cilindrata geometrica.

Larghezza massima veicoli = 2,10 metri (misurata nel punto più largo del veicolo, esclusi gli specchi retrovisori e gli indicatori di direzione)

Tutti i veicoli devono avere un numero di telaio. Per i veicoli completamente autocostruiti, e quindi privi del numero originale della vettura di serie, esso dovrà essere stampigliato in una posizione del telaio facilmente visibile e accessibile (non sul roll bar) e riportare, nell'ordine indicato, i seguenti dati:
- numero della vettura = 01 - 02 - 03 - 04 - 05 - 06 - 07 - 08 - 09 - 10 - 11 - 12 - ecc.
- cognome o denominazione del costruttore
- anno di costruzione chiusi tra due asterischi.

Esempio:
01/C.S.A.I./1996
02/C.S.A.I./1996
03/C.S.A.I./1997
04/C.S.A.I./1998
Per uno stesso costruttore non devono esistere vetture con numeri uguali.

Art. 8 - Gruppo Veicoli Formula Libera

I veicoli sono suddivisi nelle seguenti Classi che devono essere obbligatoriamente previste nelle singole manifestazioni
classe FL1 =. veicoli a benzina fino a 1350 cc.
classe FL2 = veicoli a benzina oltre 1350 cc.fino a 2000 cc. e tutti i veicoli Diesel
classe FL3 =. veicoli a benzina oltre 2000 cc. e con motori di derivazione motociclistica,di qualsiasi cilindrata.

I veicoli del Gruppo Veicoli Formula Libera saranno ammessi a partecipare alle condizioni di cui al presente regolamento almeno sino al 31.12.2009.
Sono ammessi in base all'Articolo 4 i veicoli derivati dai normali Veicoli circolanti di serie, modificati sulla base delle esigenze di un uso fuoristradistico avanzato.
Per ottemperare alle esigenze dell'uso fuoristradistico avanzato le uniche modifiche non ammesse sono:

8.1 La modifica del passo. La misura del passo deve essere effettuata con una tolleranza del 2%.

8.2 Modifiche alla carrozzeria tali da variare sostanzialmente la sagoma del veicolo vista in pianta e/o vista lateralmente. Sui veicoli torpedo è ammessa l'eliminazione dell'hard top di vetroresina e della capote di tela. Sono ammessi spoiler, prese d'aria, codoli, paraurti integrati con le piastre sottoscocca sempre che sia facilmente riconoscibile il veicolo originale nelle sue dimensioni esterne generali.

8.3 Alleggerimenti che portino ad un peso a vuoto del veicolo (pesato equipaggiato di roll bar) inferiore a quello dichiarato dal costruttore sul Libretto di circolazione, con una tolleranza del 10% in meno.
In assenza di indicazione dedotta dal libretto di circolazione si applicherà la seguente scala pesi minimi:

fino a 1350 cm^3	kg. 900	
da 1351 cm^3 a 1600 cm^3	kg. 1000	
da 1601 cm^3 a 2000 cm^3	kg. 1050	
da 2001 cm^3 a 3000 cm^3	kg. 1150	(se Diesel, kg. 1100)
da 3001 cm^3 a 4000 cm^3	kg. 1250	(se Diesel, kg. 1200)
da 4001 cm^3 a 5000 cm^3	kg. 1350	(se Diesel, kg. 1250)
oltre 5000 cm^3	kg. 1450	(se Diesel, kg. 1350)

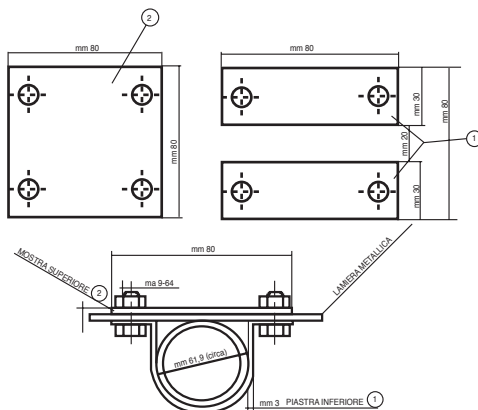
Ai fini dell'applicazione della suddetta scala dei pesi minimi si tenga conto che:
- i veicoli turbo benzina fino a 1500 cm^3 saranno convenzionalmente considerati veicoli di 2000 cm^3 di cilindrata;
- i veicoli turbo diesel fino a 2000 cm^3 saranno convenzionalmente considerati come appartenenti alla classe corrispondente alla loro cilindrata geometrica.

8.4 Le vetture con passaporto tecnico CSAI per veicoli di serie (gruppo N)o per veicoli preparati (gruppo A) possono essere ammesse nella categoria dei veicoli Formula Libera, nell'ambito delle classi di reale appartenenza.

Art. 9. Norme di sicurezza

I veicoli (compresi quelli del Gruppo Veicoli Formula Libera, con le eccezioni per loro previste) devono rispettare le seguenti prescrizioni di sicurezza:

9.1 Roll bar a gabbia conforme all'Allegato J (Art. 283-8).

9.2 **<u>Tettuccio metallico</u>**: è obbligatorio sulle vetture munite del solo roll bar (escluse quelle con carrozzeria metallica chiusa), il montaggio di un tettuccio di protezione (realizzato esclusivamente con lamiera metallica dello spessore minimo di 2 mm) all'esterno del roll bar con almeno 4 staffe di acciaio tipo FE 410.1, spessore 3 mm., lunghezza 80 mm., fissato con 4 dadi e bulloni di almeno M8 classe 8G con testa del bullone all'interno della vettura come da disegni seguenti:

9.3 è obbligatoria una protezione sui lati della vettura occupati dal pilota o dal navigatore che deve essere costituita come segue:

1) porte originali della vettura con vetro oppure sostituito con rete dello stesso tipo utilizzabile per il parabrezza e, comunque, a maglie sufficientemente strette da impedire la fuoriuscita del braccio.

2) Telaio uso porta: il telaio deve avere le stesse dimensioni della porta originale rimossa, deve essere fissato utilizzando gli stessi attacchi della porta originale rimossa e deve essere concepito con un meccanismo di apertura efficace raggiungibile sia dall'interno che dall'esterno.

La parte della porta che permette la visione verso l'esterno deve avere una superficie non inferiore alla superficie trasparente della portiera originale.

L'apertura che permette la visione verso l'esterno deve essere protetta o da materiale trasparente flessibile o da rete dello stesso tipo utilizzato per il parabrezza.

3) Per le vetture all'origine non fornite di porte dovranno essere installate portiere rispondenti alle sottoelencate caratteristiche.

a) apertura controvento
b) fissaggio con cerniere di tipo normalmente usato in campo automobilistico;
c) meccanismo di apertura efficace raggiungibile sia dall'interno che dall'esterno;
d) la dimensione deve essere tale da chiudere tutto il vano di accesso alla vettura;
e) la parte trasparente, che dovrà essere protetta secondo le caratteristiche precedentemente definite al punto 2) ultimo comma (vedi sopra), deve avere una superficie non inferiore al 40% della superficie totale dei vano di accesso alla vettura.

9.4 Per le vetture con scocca completamente rifatta in fibra di vetro, kevlar od altri materiali non metallici (e che quindi non hanno più punti di appoggio sufficientemente robusti), è obbligatorio montare due traverse sul telaio della vettura sulle quali verranno poi fissati i sedili (le traverse e i fissaggi dovranno essere adeguatamente robusti). Queste traverse non devono essere fissate o collegate al roll bar.

9.5 Sistema di cinture di sicurezza a bretelle a tre o quattro punti di attacco (due per le addominali e uno o due per le bretelle) conservando il più possibile gli attacchi originali e portando l'attacco delle bretelle il più possibile lontano dal sedile. Sono raccomandate le cinture a 5-6 punti di attacco. L'uso delle cinture è obbligatorio durante tutto lo svolgimento della manifestazione, pena l'esclusione dalla classifica. Le cinture devono essere di tipo omologato secondo la NS 8.

Per il solo Gruppo Veicoli Formula Libera sono accettate cinture conformi alla NS 15 Cap. III Articolo 3.3, purché in stato di efficienza. Non sono accettate in ogni caso cinture di tipo stradale.

9.6 Un estintore in stato di efficienza, adeguatamente fissato con attacchi a sgancio rapido e perfettamente accessibili, munito di manometro attestante la piena efficienza. Capacità minima totale dell'estintore ed estinguente secondo quanto specificato nell'Allegato J - Art. 283.7.2.

Per le vetture dei Gruppi Preparati e Prototipi è raccomandato anche il montaggio dell'impianto di estinzione vano motore abitacolo secondo l'Allegato J - Art. 283.7.1.

9.7 Adeguati ganci di traino anteriori e posteriori verniciati di giallo ed evidenziati con un triangolo giallo avente un vertice rivolto verso l'attacco.

9.8 Cavo di traino non metallico di resistenza adeguata e con lunghezza non inferiore a metri 6.

Nel corso della competizione i piloti non potranno usufruire di nessun tipo di dispositivo meccanico di bordo (verricello, ecc.) allo scopo di trainare la propria vettura, pena l'esclusione dalla classifica.

9.9 Ruote di scorta e pneumatici:

Massimo due ruote di scorta dello stesso tipo e dimensione di quelle montate (la presenza a bordo della/e ruota/e di scorta e del cric o attrezzo di sollevamento è facoltativa).

Nel caso la/e ruota/e di scorta sia/siano posizionate/e nello spazio originariamente riservato al sedile del passeggero anteriore, la/e stessa/e deve/ono essere fissata/e in posizione orizzontale per consentire di uscire rapidamente in caso di necessità.

È vietato l'uso di pneumatici non omologati per la circolazione stradale tipo tractor, industriali e con basso limite di velocità dichiarato dal costruttore. Sono ammessi i pneumatici ricoperti.

9.10 Paraspruzzi dietro alle ruote posteriori vivamente raccomandati.

9.11 I conduttori e il navigatore devono indossare l'abbigliamento protettivo resistente al fuoco ed il casco omologati secondo la NS8.

Per il Gruppo Veicoli Formula Libera valgono, almeno sino al 31.12.2008, le prescrizioni di cui alla NS 15 Cap. III Articolo 3.

9.12 Il serbatoio di origine può essere sostituito o implementato con un serbatoio omologato FIA FT3, 3.5, 5 da installare all'interno dell'area del veicolo con installazione perfettamente conforme all'Allegato J per vetture Fuoristrada.

Tuttavia, per i veicoli dei Gruppi Preparati, Prototipi e Formula Libera, se la capacità totale del serbatoio è inferiore a 20 litri, potrà essere utilizzato un serbatoio di tipo non omologato, con installazione perfettamente conforme all'Allegato J, a condizione che lo stesso sia posizionato in maniera tale da non trovarsi a più di 30 cm da una parte e dall'altra rispetto all'asse longitudinale del veicolo e che sia circondato da una struttura deformabile di 1 cm di spessore.

Sono vietate taniche di carburante di qualsiasi foggia e tipo a bordo o all'interno del veicolo.

Nel caso in cui il serbatoio di sicurezza sia in comunicazione o all'interno dell'abitacolo, esso deve essere obbligatoriamente isolato dall'abitacolo stesso mediante paratie ininfiammabili e stagne che impediscano qualsiasi infiltrazione di carburante nell'abitacolo o qualsiasi contatto con la tubatura di scarico. Ciò può avvenire utilizzando una vera e propria paratia di separazione tra il vano in cui è ubicato il serbatoio di sicurezza oppure chiudendo il serbatoio di sicurezza in una "scatola" metallica stagna ai liquidi e alle fiamme, munita di una finestrella in materiale plastico ininfiammabile e trasparente (in modo da permettere ai Commissari Tecnici di verificare i dati di riconoscimento stampigliati sul serbatoio). In questa scatola andranno anche contenuti gli eventuali raccordi delle tubazioni di entrata e di uscita del carburante nel serbatoio ed il bocchettone di riempimento. L'ubicazione e la dimensione dell'orifizio di riempimento e del tappo di chiusura possono essere cambiate liberamente. L'orifizio di riempimento dovrà trovarsi all'esterno, sulla carrozzeria del veicolo o nello spazio riservato ai vetri posteriori ma, in ogni caso, senza sporgere. Se esso si trova all'interno della carrozzeria , andrà previsto obbligatoriamente un ricettacolo per l'evacuazione verso l'esterno del carburante che si dovesse versare fuori. In alternativa alla paratia è ammesso montare il bocchettone di riempimento del serbatoio all'interno dell'abitacolo, nel qual caso deve essere adeguatamente protetto in maniera tale da impedire fuoriuscita di carburante o rotture, ad esempio con una doppia protezione con due tappi a chiusura stagna. Sono ammessi i fissaggi del serbatoio alla vettura tramite cinghie metalliche e/o non metalliche che garantiscano un adeguato fissaggio del serbatoio stesso.

9.13 Gli oggetti trasportati a bordo (es.: cric, borsa degli attrezzi) devono essere fissati rigidamente.

9.14 Il parabrezza può essere sostituito con rete pararami in nylon o tessuto similare di adeguate dimensioni e robustezza (la rete è fissabile anche sul roll bar senza forature).

In questo caso il pilota e l'eventuale navigatore devono utilizzare un casco omologato secondo la NS 8 con visiera oppure in sostituzione della visiera occhiali tipo motociclistico.

Per ragioni di sicurezza, in caso di necessità contingenti valutate dal Commissario Tecnico e dietro sua autorizzazione, l'apertura che permette la chiara visione verso l'avanti potrà essere ridotta fino ad un minimo di 35 cm di altezza, mantenuti per tutta la larghezza del parabrezza.

Il parabrezza, ove mantenuto, deve essere obbligatoriamente costituito da vetro stratificato.

9.15 Sedili originali (muniti di un poggiatesta di adeguata robustezza e ricoperto di materiale anti-shock ininfiammabile) o conformi alla NS8. Per il Gruppo Veicoli Formula Libera i sedili devono essere conformi alla NS8 in buono stato, anche se con omologazione scaduta (non devono superare in ogni caso i 10 anni dalla data di produzione).

9.16 Dotazione di un interruttore generale dei circuito elettrico che deve interrompere tutti i circuiti elettrici (batteria, alternatore o dinamo, luci, avvisatore acustico, accensione, dispositivo elettrici, ecc.) e arrestare il motore.

L'interruttore dei circuito deve essere di un modello anti-deflagrante e deve poter essere azionato dall'interno e dall'esterno della vettura. Per quanto riguarda l'esterno, il comando si deve trovare obbligatoriamente alla base del montante del parabrezza lato pilota. Questo va chiaramente indicato da una saetta rossa in un triangolo blu con bordi bianchi di almeno 12 (dodici) cm. di base.

Un solo comando esterno è obbligatorio nei Gruppi Veicoli di Serie, Preparati e Formula Libera.

I veicoli Prototipi devono essere equipaggiati con due comandi esterni, uno per ciascun lato del parabrezza.

9.17 Una protezione delle tubazioni di benzina, di olio e delle canalizzazioni dei sistema di frenaggio dovrà essere prevista all'interno e all'esterno della vettura contro qualsiasi rischio di deterioramento (pietre, corrosioni, detriti, meccanici, ecc.) e contro ogni rischio di incendio.

Se il montaggio di serie è conservato, nessuna protezione supplementare sarà necessaria.

9.18 La batteria, se posta all'interno dell'abitacolo, deve essere adeguatamente protetta.

9.19 I segnalatori acustici ed il loro uso devono essere conformi a quanto stabilito dal Codice della Strada per gli autoveicoli ad uso privato.

9.20 Le ventole, i radiatori, le cinghie devono essere adeguatamente protetti.

Tubazioni e bombole collegate agli ammortizzatori devono essere collocate fuori dell'abitacolo o adeguatamente protette verso gli occupanti del veicolo da proiezioni eventuali di liquido.

9.21 Almeno due fissaggi supplementari metallici devono essere installati sul cofano motore. Sono raccomandati sul portellone posteriore (vedi All. J - Art. 283.5).

9.22 Gli specchi retrovisori esterni possono essere smontati ma, in tal caso, la visuale posteriore deve essere adeguatamente assicurata da specchi retrovisori interni e da una finestratura portellone trasparente.

9.23 I veicoli di tutti i Gruppi (Serie, Preparati, Prototipo e Formula Libera), possono eliminare la fanaleria anteriore della vettura avendo cura di coprire adeguatamente, con materiale atto a riprodurre anche in modo fittizio l'originale esistenza del faro (es.: plexiglass o materiale adesivo argentato), i vani lasciati vuoti dall'asportazione dei gruppi ottici anteriori. Detti spazi non dovranno mai essere interessati dalla pubblicità.

I dispositivi ottici posteriori (luci di posizione e luci dello STOP) possono essere cambiate di posto ma in posizione da essere chiaramente visibili ai veicoli che seguono. Oltre a detti dispositivi tutti i veicoli devono avere due luci posteriori rosse antinebbia e antipolvere posizionate ad almeno 1,5 metri dal suolo di potenza compresa tra 21 e 55 W, fissate alle estremità posteriori della vettura o per i pick-up sugli angoli superiori della parte posteriore della cabina. La superficie minima deve essere di 50 cm2. Queste luci devono essere tenute accese durante l'effettuazione delle PS.

9.24 In caso di montaggio di particolari e/o dispositivi consentiti, questi dovranno essere conformi alla normativa vigente prevista dall'art. 283 dell'Allegato J ed in particolare dall'art. 284 per i Veicoli di Serie e dell'art. 285 per i Veicoli Preparati.

Nota Bene: Sarà facoltà dei Commissari Sportivi escludere dalla manifestazione quelle vetture che, a loro insindacabile giudizio, non dessero sufficienti garanzie di idoneità e sicurezza, anche per quanto riguarda la rispondenza alle norme CEE per la fumosità.

Art. 10 Documenti per i veicoli

I veicoli del Gruppo Formula Libera devono presentare il libretto di uso e manutenzione o documentazione equivalente. I veicoli di serie e preparati devono essere obbligatoriamente muniti della fiche di omologazione FIA di Gruppo T in corso di validità o di scaduta omologazione (vedi elenchi in calce alla presente N.S.) oppure della scheda di omologazione CSAI di Gruppo T, oppure della scheda d'identità CSAI integrata dal manuale di officina edito dal Costruttore per il modello in causa o da equivalente documentazione tecnica.

È dovere del concorrente accertare la conformità del veicolo al documento presentato.

Eventuali variazioni dei dati riportati nei documenti presentati potranno essere accettate dal

Commissario Tecnico se presentate in sede di verifiche ante-gara e accompagnate da idonea documentazione del Costruttore del veicolo e/o dell'Importatore Ufficiale.

In ogni caso sarà tenuta considerazione di tali documenti dalla gara in cui sono stati presentati la prima volta in poi e non potranno avere alcun valore retroattivo.

I Veicoli Prototipi devono essere muniti di una documentazione relativa al veicolo da cui derivano, secondo l'articolo 7 della N.S. 15.

Tutti i veicoli devono essere muniti del passaporto tecnico C.S.A.I..

Detti documenti vanno richiesti alla C.S.A.I. - Corso Venezia 45, 20121 - Milano

Le richieste devono contenere i seguenti dati:

Nome, cognome, indirizzo completo, numero di licenza (obbligatorio inviare la fotocopia della licenza o attestato in corso di validità per la richiesta del passaporto tecnico) e telefono del richiedente;

Marca, modello, tipo, cilindrata, gruppo della vettura e numero di telaio (obbligatorio per la richiesta del passaporto tecnico).

Il pagamento deve essere effettuato contestualmente alla richiesta in base agli importi fissati dalla C.S.A.I. (vedere NS2).

La "scheda d'Identità" deve obbligatoriamente essere intestata a colui che partecipa alle competizioni in veste di "concorrente" (persona fisica o giuridica).

Essa può essere utilizzata, in via del tutto eccezionale, anche da altri concorrenti, previa autorizzazione scritta del titolare della "scheda".

Tale circostanza deve essere dichiarata al momento delle verifiche sportive e tecniche.

La "scheda d'identità" è e rimane un documento di proprietà della C.S.A.I. che si riserva il diritto di ritirarla e revocarla in qualsiasi momento.

I concorrenti che dovessero modificare il loro veicolo devono rivolgersi alla C.S.A.I. per fare omologare ogni modifica come estensione della scheda. Le fotografie dovranno essere effettuate al veicolo nella sua configurazione da gara e rappresentarne il colore.

Nel caso in cui si constatasse che una vettura presentata a una manifestazione non è conforme alla propria scheda d'identità il Commissario Tecnico Delegato la rimetterà alla C.S.A.I. dichiarandone le ragioni.

Nel caso di cessione definitiva del veicolo la scheda perde validità e dovrà essere restituita alla C.S.A.I.

III - NORMATIVA E ARTICOLAZIONE DELLE COMPETIZIONI

Art. 11- Svolgimento della manifestazione

Le manifestazioni devono obbligatoriamente essere articolate su quattro Prove Speciali da effettuarsi su percorsi chiusi al traffico.

Per i percorsi ad anello il percorso stesso non potrà essere ripetuto più di 4 volte per ogni singola PS.

La durata minima della gara, calcolata sommando i tempi impiegati dal conduttore più veloce a percorrere tutte le PS, non deve essere inferiore a 30 minuti primi.

Nel caso in cui su un percorso di gara regolarmente collaudato e approvato si scendesse al di sotto di questi limiti, la gara sarà considerata comunque valida per i titoli, ma il percorso per l'anno successivo dovrà essere nuovamente collaudato e approvato.

L'Organizzatore è tenuto a prevedere una sessione di prove libere di durata minima di 90 minuti primi anche non continuativi per dare la possibilità ai concorrenti che abbiano già effettuato le verifiche ante-gara di effettuare la ricognizione del percorso; il veicolo da utilizzare per tale prova deve essere quello con il quale il concorrente è stato verificato.

Dette prove libere saranno organizzate e gestite sotto il controllo e la responsabilità del Direttore di Gara che deciderà il tempo da riservare a ciascun Gruppo o equipaggio.

La prova del percorso è una prova sportiva ufficiale a tutti gli effetti e, pertanto, si svolgerà in presenza di tutto lo staff organizzativo della gara.

Dopo le prove libere saranno effettuate le Prove Ufficiali Cronometrate con la partecipazione obbligatoria di tutti gli equipaggi al completo, senza distinzione di Gruppi.

L'Organizzatore avrà facoltà di stabilire la durata dei tempi da riservare alle prove ufficiali cronometrate, in base al numero degli iscritti, nel rispetto della sequenza: Gruppo Veicoli di Serie, Preparati, Prototipo e Formula Libera.

Nel caso in cui un equipaggio fosse impossibilitato ad effettuare regolarmente le prove ufficiali cronometrate e/o risultasse non classificato nelle stesse dovrà essere ammesso alla gara ma lo stesso partirà dall'ultima posizione; nel caso vi fossero più equipaggi in questa condizione l'ordine sarà il seguente:

1) Gruppo Veicoli Prototipo
2) Gruppo Veicoli Preparati
3) Gruppo Veicoli di Serie
4) Gruppo Veicoli Formula Libera.

Nell'ambito di ogni Gruppo sarà quindi seguito l'ordine crescente dei numeri di gara.
Ogni equipaggio potrà effettuare per le prove ufficiali cronometrate un numero massimo di giri previsto dal RPG che dovrà prevedere al minimo un giro di lancio, un giro cronometrato ed un giro di rallentamento.
Le prove ufficiali cronometrate sono prove sportive ufficiali a tutti gli effetti e, pertanto, si svolgeranno in presenza di tutto lo staff organizzativo della gara, con sistema di rilevamento del tempo mediante trasponder o rilevamento manuale ad opera dei cronometristi.
Nell'impossibilità di effettuare qualsiasi tipo di prova del percorso per cause di forza maggiore riconosciuta dai Commissari Sportivi, gli stessi potranno autorizzare e programmare una ricognizione del percorso e successivamente far disputare la gara che manterrà comunque la validità assegnatagli.
Informazioni dettagliate sullo svolgimento delle prove libere ed ufficiali cronometrate (orari, sistemi di rilevamento tempi, ecc.) dovranno figurare sul Regolamento Particolare di Gara.
Quando necessario (es.: per pioggia o per altri eventi atmosferici), è consentito un giro di ricognizione del percorso, anche in convoglio, prima della partenza delle singole Prove Speciali e delle Prove Cronometrate, a discrezione del Direttore di gara. Dette ricognizioni dovranno essere effettuate con le modalità precisate nel Regolamento Particolare di Gara (RPG), approvato dalla CSAI.
Il Direttore di Gara dovrà stabilire, affiggendolo all'albo di gara immediatamente dopo l'uscita dell'ultimo concorrente che ha regolarmente portato a termine la PS, l'orario di partenza della successiva PS. I concorrenti, secondo detto orario, dovranno presentarsi alla partenza della relativa PS, mettendosi a disposizione dello starter.

Art. 12 - Percorsi

È lasciata piena libertà agli Organizzatori circa il tracciato del percorso.
Il percorso dovrà prevalentemente snodarsi su terreni non destinati alla normale circolazione stradale (boschi, terreni paludosi o sabbiosi, superfici innevate, pietraie, alvei torrentizi, guadi, mulattiere, piste rocciose) possibilmente con geometria superficiale critica ed essere opportunamente segnalato.
Nel percorso sono vietati tratti adiacenti ai precipizi se non adeguatamente protetti da opere di contenimento per impedire l'uscita di strada dei veicoli. Sono inoltre vietati i passaggi in "laterale" o lunghi tratti di discesa in forte pendenza su terreno friabile.
In ogni caso i passaggi in "laterale" non devono avere un'inclinazione trasversale superiore a 25°.
Negli eventuali passaggi obbligati il percorso deve avere delle sedi transitabili con larghezza non inferiore, in nessun tratto, a m. 2.30.
Tale misura deve essere maggiorata del 15% sui tratti particolarmente impegnativi.
Deve essere comunque previsto un percorso alternativo effettuabile con qualunque condizione atmosferica, descritto nel regolamento particolare di gara, con le distanze, tale da permettere lo svolgimento della competizione sia pure con i minimi di validità.
Il pubblico può essere ammesso solo nelle zone in cui è possibile controllarlo efficacemente e non è esposto a pericoli, tenendo conto della conformazione del terreno e della velocità raggiungibile dalle vetture nei punti considerati, oppure in zone provviste di protezioni naturali o artificiali in grado di arrestare le vetture.

Art. 13 - Collaudo e approvazione del percorso

La verifica diretta della rispondenza alla presente regolamentazione del percorso di gara, ivi compreso il percorso alternativo, è compito della C.S.A.I. che, visto il rapporto di un suo Delegato inviato in loco per le necessarie ispezioni, rilascerà apposito nullaosta.
Le spese sono a carico degli organizzatori. In caso di modifica ingiustificata al percorso già approvato dalla C.S.A.I., su segnalazione del Collegio dei Commissari Sportivi, all'Organizzatore verrà comminata un'ammenda di Euro 250,00.
La verifica del percorso dovrà essere effettuata almeno 20 giorni prima della data della gara. È fatto obbligo all'organizzatore di mettere a disposizione dell'incaricato C.S.A.I. una vettura 4x4 dotata possibilmente di Trip-Master e una planimetria del percorso di gara. Qualora il percorso sia già stato sottoposto nei tre anni precedenti a verifica e sia stato approvato l'organizzatore può ovviare alla verifica con una dichiarazione, da inviare alla C.S.A.I. al momento della richiesta di approvazione del R.P.G., in cui attesti che il percorso non ha subito sostanziali modifiche.
La copia della dichiarazione e la copia dell'ultima verifica del percorso devono essere conservate ed esibite al D.G., al Collegio dei C.S. e all'Ispettore.
In occasione del sopralluogo per il collaudo e approvazione del percorso dovranno essere anche verificate l'officina e la pesa messe a disposizione per la gara.

Art. 14 - Prove speciali

Le 4 Prove Speciali dovranno essere individuate compatibilmente con la configurazione topografica della zona in cui si svolge la manifestazione, in maniera tale che il loro tracciato presenti:

a) varietà di difficoltà tecniche (con riferimento ai 4 tipici impedimenti alla locomozione fuoristrada: geometria superficiale critica, vegetazione, acqua, cedevolezza);
b) estrema accentuazione delle difficoltà tecniche, per quanto possibile uniformemente distribuite sull'intero tratto;
c) la possibilità di effettuare sorpassi.

I concorrenti non potranno effettuare più di tre tentativi per ogni passaggio impegnativo che incontrassero sul percorso dopodiché dovranno utilizzare la variante facilitata, se presente, incorrendo nella relativa penalità. Ove non esista variante saranno esclusi da quella prova.

In caso di errore di percorso il conduttore dovrà ritornare sull'itinerario nel punto in cui ha sbagliato.

In caso contrario sarà escluso da quella prova, fatti salvi ulteriori provvedimenti da parte del Collegio dei Commissari Sportivi per particolari situazioni.

Una volta presa la partenza non potrà essere invocato dai concorrenti e dai conduttori alcun caso di forza maggiore; eventuali ostacoli provocati da intemperie, ostruzioni, arresto di altri veicoli o simili dovranno di conseguenza essere superati di pura iniziativa dei conduttori senza provocare danni materiali ad altri partecipanti alla gara.

Nel caso in cui un equipaggio si dovesse trovare ad affrontare una variante obbligatoria, cioè obbligato da un commissario di percorso per percorso ostruito, gli sarà inflitta una penalità stabilita dal tempo necessario a superare l'ostacolo e riprendere la pista in n° 1 tentativo aumentato di 10".

Il tempo della variante obbligatoria sarà indicato nel RPG e aggiunto nel cartello della Variante.

La durata minima di ciascuna prova speciale è di 7 minuti primi e 30 secondi.

La durata totale minima delle 4 prove speciali previste nella manifestazione è di 30 minuti primi.

Per le gare non valide per il Campionato Italiano potrà essere concessa una riduzione dei suddetti minimi pari al 20%.

Art. 15 - Partenza singola

Le partenze delle P.S. sono a discrezione del Direttore di Gara, con le modalità indicate nel RPG.

Le partenze devono avvenire con vettura ferma e motore in moto.

Il concorrente che non si presentasse sulla linea del via al suo turno di partenza, prenderà il via quando il Direttore di gara lo riterrà opportuno, ma verrà penalizzato di 1 minuto primo. Se il ritardo supererà i 15 minuti non sarà ammesso alla partenza.

Art. 16 – Partenza Multipla

Se è prevista la partenza multipla, ammessa solamente su percorso esplicitamente approvato, le modalità della partenza stessa devono essere descritte e regolamentate dal RPG della gara.

Art. 17 - Partenza in linea

Su richiesta dell'organizzatore e con parere favorevole del verificatore del percorso può essere autorizzata la partenza contemporanea di due o più vetture per volta.

Le partenze devono avvenire con vetture ferme e motore in moto.

Le vetture devono essere allineate. Il concorrente che non si presentasse sulla linea del "via" al suo turno di partenza verrà messo in coda e penalizzato di 1 minuto primo; se il ritardo supererà i 15 minuti non sarà ammesso alla partenza. La partenza può essere data con semaforo o con bandiera.

- partenza con semaforo: il semaforo deve essere posto in posizione ben visibile a tutti i conduttori. La procedura è la seguente: rosso - verde entro 5".
  Diversa procedura potrà essere autorizzata con debita indicazione nel Regolamento Particolare di Gara (RPG) e comunicata ai piloti.
- Partenza con bandiera: lo starter deve mettersi in posizione ben visibile a tutti i conduttori. I conduttori con le rispettive vetture sono posti all'ordine dello starter dall'istante in cui alza la bandiera a quello in cui l'abbassa. All'istante in cui la bandiera viene abbassata ogni conduttore sarà considerato come partito.

L'intervallo tra un gruppo di partenti e l'altro deve essere di almeno un minuto primo.

Eccezionalmente, a discrezione del Collegio dei C.S., nello stesso gruppo di partenti possono essere ammesse vetture di classe e gruppo diversi. Tra gruppi di partenti di classi diverse non è obbligatorio l'intervallo di due minuti primi come per le partenze singole.

Art. 17.1 - Partenza in griglia

In via sperimentale e su richiesta dell'Organizzatore, sulle piste ritenute idonee in base al rapporto del verificatore del percorso C.S.A.I. potrà essere autorizzata la partenza in griglia. La composizione e la normativa di detta griglia dovranno essere chiaramente precisate dal Regolamento Particolare di Gara e approvate dalla Sottocommissione.

Art. 18 - Falsa partenza

In caso di falsa partenza o partenza anticipata, nelle partenze in linea o singola, la penalità minima è di 10 secondi da aggiungersi al tempo dell'eventuale anticipo.

Questa regola non si applica nelle gare in cui si utilizza il transponder per il rilevamento dei tempi.

Art. 19 - Ordine di partenza

L'ordine di partenza della terza e quarta Prova Speciale sarà determinato dalla somma dei tempi e delle eventuali penalità delle prime due Prove Speciali, dal più veloce al meno veloce, con lo stesso metodo usato nelle prime due Prove Speciali, come da classifica delle Prove di qualifica cronometrate.

IV - MODALITÀ E DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 20 - Iscrizioni

È data facoltà agli Organizzatori, a parziale deroga di quanto previsto dal RNS, di accettare le iscrizioni sino all'orario di chiusura delle verifiche amministrative ante-gara (previsto nel Regolamento Particolare di Gara), aumentando, obbligatoriamente, del 50% la normale tassa di iscrizione.

Art. 21 - Numeri di gara

Tutte le vetture devono essere munite obbligatoriamente dei numeri di gara assegnati dalla C.S.A.I. in base alla classifica generale dell'anno precedente e consegnati loro dall'organizzatore.

Ai non classificati nell'anno precedente verrà assegnato un numero diverso dall'organizzatore.

I numeri (neri su fondo bianco) dovranno essere applicati bilateralmente sulle controventature posteriori del roll bar per le vetture aperte e sui/o in corrispondenza dei vetri posteriori per le vetture chiuse e dovranno risultare perfettamente leggibili per tutta la durata della competizione. Per permettere l'applicazione dei numeri sulle vetture aperte, è autorizzato predisporre due portanumero, uno per ciascun lato della vettura, fissati alle controventature posteriori del roll bar, senza nessuna foratura, mediante fascette metalliche e non, fatti in materiale plastico tipo policarbonato o similare, che non abbiano spigoli vivi e/o bordi taglienti.

Art. 22 - Commissari di Percorso

Deve essere previsto almeno un Commissario di Percorso alla partenza e uno all'arrivo di ciascuna P.S. e altri vanno opportunamente intervallati nei punti nevralgici del percorso.

Allo scopo di consentire la segnalazione e l'intervento adeguatamente rapidi in caso di incidente, la dislocazione dei posti di percorso nelle Prove Speciali deve essere tale che gli addetti a un posto si trovino a distanza visiva con quelli dei posti adiacenti tenuto conto della conformazione del terreno.

Ogni posto deve essere dotato di uno o più estintori.

Art. 23 - Giudici di fatto

Gli Organizzatori sono tenuti a nominare dei Giudici di Fatto, affiggendo l'elenco all'albo di gara, per:

a) segnalazioni di falsa partenza

b) infrazioni a precise prescrizioni del Regolamento particolare di gara.

Art. 24 - Addetto alle relazioni con i Concorrenti

In tutte le gare titolate CSAI gli Organizzatori hanno l'obbligo di prevedere almeno un Addetto alle relazioni con i Concorrenti.

Questo ruolo deve essere ricoperto da un titolare di licenza di Commissario Sportivo o da un titola-re di altre licenze sportive di comprovata esperienza sportiva e tecnica, implicando una buona conoscenza delle norme sportive; l'Addetto alle relazioni con i Concorrenti può assistere alle riunioni dei Commissari Sportivi al fine di tenersi informato sulle eventuali decisioni prese.

L'Addetto alle relazioni con i Concorrenti deve essere facilmente identificabile dai concorrenti; a tal fine è consigliabile che:

1. la sua fotografia sia affissa all'albo di gara con indicazione della sua qualifica e reperibilità
2. indossi un contrassegno o una pettorina molto visibile
3. sia presentato ai concorrenti nel corso del briefing ante-gara.

La sua funzione è di fornire informazioni ai concorrenti e svolgere un ruolo di mediazione per evitare l'insorgere di reclami se le motivazioni non li rendono indispensabili.

Art. 25 - Apprestamenti minimi delle gare

Per ogni gara devono essere obbligatoriamente previsti dei singoli locali, adeguati e attrezzati, per la Direzione di gara, il Collegio dei Commissari Sportivi, i Cronometristi, la Stampa.

Dovranno essere obbligatoriamente disponibili almeno un fax, un telefono e una fotocopiatrice.

Dovrà anche essere previsto un idoneo locale per le verifiche tecniche (possibilmente un'officina meccanica) dove poter svolgere le verifiche post-gara (ved. N.S. 9).

Ulteriori adempimenti potranno essere richiesti agli organizzatori dalla Sottocommissione RTT & Fuoristrada mediante apposita circolare/vademecum.

Art. 26 - Servizi di soccorso e di sicurezza

Deve essere assicurato il collegamento radio tra la partenza e l'arrivo di ciascuna P.S. e la Direzione di Gara.

L'organizzazione del servizio medico nel corso di ogni gara deve conformarsi a quanto prescritto dalla N.S. 6 cap. IV.

Nei termini previsti dovrà essere predisposto il Piano di Sicurezza Medico ed essere inoltrata la richiesta di nomina del Medico capo responsabile di gara utilizzando gli appositi moduli CSAI (ved. N.S. 6).

Un mezzo di soccorso per ogni P.S. deve essere previsto per lo sgombero della pista.

Art. 27 - Interruzione delle Prove Speciali

In caso di interruzione prolungata e pertanto definitiva di una prova speciale (per qualsiasi ragione e anche nel caso in cui un solo concorrente l'abbia portata a termine) la classifica della prova stessa verrà redatta assegnando a tutti i concorrenti che non l'hanno portata a termine (escluso quello/i che ha/hanno causato eventualmente l'ostruzione) il peggior tempo ottenuto fra tutti gli equipaggi che l'hanno effettuata regolarmente prima dell'interruzione, per ogni classe.

L'applicazione della presente norma spetta ai Commissari Sportivi su segnalazione del Direttore di Gara.

Nel caso in cui i Commissari Sportivi ritenessero il peggior tempo decisamente abnorme potranno, in sostituzione, assegnare agli equipaggi non transitati il penultimo tempo e così di seguito fino al quint'ultimo.

Le Prove Speciali interrotte non devono essere ripetute.

Art. 28 - Interruzione della gara

Una gara può essere interrotta qualora le ostruzioni o le condizioni del percorso siano tali da non permettere ai concorrenti la prosecuzione della stessa.

Se al momento dell'interruzione sono state effettuate meno Prove Speciali rispetto a quanto previsto, la gara manterrà la validità ed il relativo punteggio sarà attribuito alle sole Prove Speciali effettivamente e correttamente disputate.

Se al momento dell'interruzione non è stata effettuata regolarmente almeno una Prova Speciale, la gara è da considerarsi annullata a meno che l'organizzatore non intenda ripeterla in altra data (da fissarsi conformemente alle prescrizioni della NS7, iscrizioni ritardate).

Art. 29 - Ritiro dalla gara - Ritiro da una P.S.

In caso di ritiro dalla gara o da una o più P.S. il concorrente ha l'obbligo di segnalarlo immediatamente al Direttore di Gara.

Art. 30 - Recupero vetture

Al termine di ogni P.S. l'organizzatore dovrà assicurare il pronto recupero di tutte le vetture ferme sul percorso.

Art. 31 - Parco chiuso

Tutte le vetture che hanno preso la partenza anche ad una sola P.S. devono essere portate subito in parco chiuso. Esso sarà adeguatamente segnalato e custodito.

Il Direttore di Gara dovrà stilare e consegnare al Collegio dei Commissari Sportivi un verbale di presenza delle vetture in parco chiuso identificando le vetture singolarmente per numero di gara.

La mancata consegna della vettura in parco chiuso, sancita dal suddetto verbale, comporta, da parte del Direttore di Gara, la cancellazione dalle classifiche con il conseguente innalzamento della posizione in classifica dei successivi classificati.

In ogni caso è fatta salva la potestà del Collegio dei Commissari Sportivi di comminare ulteriori sanzioni.

La non presentazione o l'allontanamento della vettura dal parco chiuso è possibile solo previa decisione del Collegio dei Commissari Sportivi.

Art. 32 - Rilevamento dei tempi - Penalizzazioni

La rilevazione dei tempi verrà effettuata quando il mozzo della ruota anteriore del veicolo transiterà sulla linea di arrivo.

Le linee di arrivo e partenza dovranno trovarsi sul percorso di gara, essere pienamente visibili e, trattandosi di percorsi sterrati, si dovranno adottare particolari accorgimenti (strisce in plastica, corda, cavetto, ecc.) in modo da rendere perfettamente individuabili le stesse.

Le linee di arrivo e partenza dovranno essere segnalate con un cartello indicatore posto al lato più visibile di transito delle stesse.

È raccomandato l'uso dei cartelli di segnalazione standard.

Nel caso siano previsti per le prove speciali altri parametri valutativi oltre quello relativo al tempo (varianti di percorso con passaggi più facili), essi dovranno, per omogeneità, essere trasformati in maggiorazioni del tempo impiegato dai concorrenti che hanno scelto tali passaggi, in minuti secondi.

I tempi dovranno essere rilevati al decimo di secondo.

Sono ammessi sistemi di rilevamento automatico dei tempi (transponder via radio) e/o manuali.

Nelle classifiche non dovranno figurare punti.

Non sono ammesse penalizzazioni per abbattimento di paletti.

In caso di effettuazione da parte del conduttore di un numero di giri superiore al previsto per quella Prova Speciale o per le Prove Cronometrate, lo stesso incorrerà nella sanzione dell'ammenda di Euro 50,00 fatti salvi ulteriori provvedimenti che potranno essere adottati dal Collegio dei Commissari Sportivi.

Art. 33 - Tempo massimo

Un concorrente sarà considerato fuori tempo massimo e di conseguenza escluso dalla singola Prova Speciale quando fa registrare un tempo triplo rispetto al miglior tempo ottenuto nel proprio gruppo nell'ambito di quella stessa Prova Speciale.

Gli Ufficiali di Gara addetti ad un Controllo non saranno tenuti a verificare se un concorrente risulti o meno fuori tempo massimo.

L'esclusione dalla Prova per fuori tempo massimo potrà essere deliberata anche al termine della gara.

Art. 34 - Classifiche

Al termine della manifestazione le classifiche della gara devono essere redatte sommando ai tempi impiegati per percorrere le PS previste le eventuali penalità espresse in tempo.

Sono classificati tutti i concorrenti che hanno preso almeno il via ad una PS e che l'hanno portata a termine secondo le normative prescritte. È in ogni caso obbligatorio prendere la partenza della prima PS con la possibilità per il Collegio dei Commissari Sportivi di derogare da questo vincolo in casi particolari o di forza maggiore.

Devono essere redatte una classifica finale di gara, tante classifiche finali di classe e di gruppo per quante sono le suddivisioni delle vetture partecipanti e classifiche per ciascuna PS prevista. Queste ultime devono essere preparate sia assolute che per classe e per gruppo e saranno valide per l'attribuzione dei punteggi di cui alla N.S. 1 Cap. VIII, sempre che la vettura del concorrente risulti inclusa nel verbale di Parco Chiuso.

Le classifiche finali di gara, sia assoluta che per classi e per gruppi (che serviranno per l'assegnazione dei premi previsti dall'organizzatore per la singola gara), devono essere redatte nel seguente modo:

prima le vetture che hanno effettuato tutte le prove, seguendo l'ordine di tempo (al quale vanno aggiunte le penalità espresse in tempo) crescente, quindi, con lo stesso criterio, quelle che hanno effettuato tutte le prove meno una, quindi tutte le prove meno due e così via.

Il provvedimento di esclusione, per un qualsiasi motivo, nel corso di una P.S., rimane sempre e comunque esclusione da tutta la gara ad eccezione di quella contemplata all'art. 14c. e all'Art. 33.

In caso di ex-aequo sarà favorito il concorrente che avrà realizzato il minor tempo nelle prove speciali valutate progressivamente; in caso di ulteriore ex-aequo, nell'ordine indicato sul regolamento particolare di gara.

Se l'ex-aequo persiste ancora sarà favorito il concorrente con il veicolo più pesante. Le classifiche diventeranno definitive 30 minuti primi dopo l'esposizione.

Sono ammesse le premiazioni ufficiose.

Art. 35 - Verifiche post gara

Le verifiche post gara nelle gare valide per il Campionato Italiano sono obbligatorie. Non vi sono menù prefissati.

Art. 36 - Osservatori

In tutte le gare titolate CSAI o candidate per un titolo CSAI, la stessa designerà un Osservatore.

L'Osservatore non potrà assumere alcun altro incarico nella stessa gara.

L'Osservatore dovrà compilare e far pervenire alla Sottocommissione RTT & Fuoristrada, entro sette giorni dal termine della gara, il formulario appositamente predisposto e copia delle classifiche.

Art. 37 Verifica Tecnica Ante Gara Unica Annuale

Tutti i piloti partecipanti al CIVF 4x4 potranno usufruire della "Verifica Tecnica Ante Gara Unica Annuale".

Detta verifica potrà essere effettuata dai C.T. Nazionali designati, per l'anno in corso, al Campionato Italiano Velocità Fuoristrada 4x4 e, fuori dell'ambito dei campi di gara, anche dai Commissari Tecnici Nazionali abilitati.

Sul Passaporto Tecnico la firma del C.T.N. attestante dovrà essere accompagnata da un timbro riportante il Nome, Cognome e n° licenza dello stesso.

La verifica riguarda la vettura presentata alla prima gara utile.

Una volta effettuata, la "Verifica Tecnica Ante Gara Unica Annuale" sarà valida per tutte le gare di Fuoristrada 4x4 che si svolgono in Italia, per tutta l'annata. I Commissari Tecnici potranno, in ogni caso, effettuare verifiche tecniche supplementari anche sulle vetture già sottoposte a "Verifica Tecnica Ante Gara Unica Annuale".

In ogni caso, dovranno essere sottoposte a nuova verifica le vetture che avessero riportato danni a seguito di incidenti.

Il rilascio del nuovo passaporto tecnico e/o la verifica unica (valida per tutte le gare Fuoristrada 4x4, salvo motivate esigenze di sicurezza) saranno, di norma, effettuati il venerdì (previo accordo tra i concorrenti ed i Commissari Tecnici delegati e gli Organizzatori).

CAP. II

TRIAL 4 X 4

N.B. Il presente è un regolamento di tipo semplificato per tenere conto delle prevalenti caratteristiche amatoriali delle competizioni del "Trial 4x4". Le manifestazioni valevoli per le "Coppe C.S.A.I. di Trial 4x4" dovranno comunque essere iscritte a Calendario Nazionale secondo le prescrizioni in vigore per l'anno in corso.

I° GENERALITÀ

Art. 1 - Definizione

Il "trial 4x4 è una specialità nella quale la capacità di superare le asperità naturali presenti su percorsi in fuoristrada costituisce la base dei risultati.

Lo scopo finale delle manifestazioni "Trial 4x4" è quello di istruire, migliorare ed affinare la guida in fuoristrada.

Sono vietate le manifestazioni miste auto e moto.

Art. 2 - Partecipanti

I partecipanti alle manifestazioni devono essere in possesso di Licenza C.S.A.I. di Concorrente/Conduttore o di Licenza di Regolarità C.S.A.I. in corso di validità.

I conduttori devono, inoltre, essere in possesso della patente di guida valida ai sensi delle Leggi Nazionali e delle Convenzioni Internazionali.

Su ogni vettura può prendere posto, durante tutta la Manifestazione un solo conducente ed un solo passeggero, che deve essere maggiorenne.

Potrà condurre il veicolo solo il conduttore indicato sul modulo di iscrizione e munito della prescritta Licenza C.S.A.I., pena l'esclusione dalla Classifica.

La presenza e generalità dell'eventuale passeggero dovranno essere dichiarate all'atto dell'iscrizione; in tal caso il passeggero dovrà rimanere a bordo della vettura per tutta la durata delle varie prove, pena l'esclusione dalla Classifica. Né il conducente, né il passeggero potranno essere sostituiti dopo il termine delle verifiche, né potranno fare parte dell'equipaggio di un'altra vettura partecipante, neppure se con diversa qualifica, pena l'esclusione dalla Classifica.

Una vettura può essere iscritta una sola volta per ogni competizione, pena l'esclusione dalla Classifica di tutti coloro che la guideranno.

Art. 3 - Assicurazioni

Il Comitato Organizzatore deve stipulare un'assicurazione contro i rischi di R.C.T. secondo le prescrizioni della Legge n. 990 del 24 dicembre 1969 e tutte le altre assicurazioni obbligatorie previste dalla N.S. 3 e relative integrazioni.

Le suddette assicurazioni non sollevano i partecipanti da altre maggiori responsabilità nelle quali potessero eventualmente incorrere.

Art. 4 - Veicoli ammessi

Possono essere iscritte solo vetture 4x4 da fuoristrada con l'esclusione di quelle alimentate a GPL o metano. Le vetture da fuoristrada si differenziano da quelle stradali per le seguenti caratteristiche:

a) angoli di attacco, di uscita e di dosso;
b) luce a terra;
c) presenza di riduttore o di adeguato primino;
d) sovradimensionamento del telaio, degli organi di trasmissione e degli organi collegati alle sospensioni.

I Veicoli del Gruppo Veicoli di Serie e Veicoli Super Serie devono essere regolarmente targati ai sensi del Codice della Strada. Per il Gruppo Preparati, Prototipi e Speciali Truck non sussiste l'obbligo di immatricolazione e/o targatura.

Le vetture con targa estera sono ammesse in ogni classe, a condizione che il concorrente/conduttore (di qualsiasi nazionalità) sia titolare di licenza C.S.A.I. e legale proprietario della vettura.

II - REGOLAMENTO TECNICO VEICOLI

Art. 5 - Suddivisione dei veicoli in gruppi

I veicoli di cui al precedente art. 4 sono suddivisi nei seguenti gruppi, che devono essere obbligatoriamente previsti nelle singole manifestazioni:

5.1 Gruppo Veicoli di Serie

5.2 Gruppo Veicoli di Super Serie

5.3 Gruppo Veicoli Preparati

5.4 Gruppo Veicoli Modificati Super

5.5 Gruppo Veicoli Prototipi

5.6 Gruppo Veicoli Speciali Truck

In tutti i gruppi eccetto che nel gruppo veicoli Modificati Super e Prototipi sono vietati i sistemi di frenatura atti a differenziare l'azione frenante di una o più ruote rispetto ad altre, ottenuti sia per modifica dell'impianto esistente, che per aggiunta di impianto/i suppletivo/i.

Il veicolo verrà assegnato al gruppo di appartenenza sulla base di dichiarazione sottoscritta dal concorrente, il quale, in caso di dichiarazione fraudolenta sarà escluso dalla gara e relativa classifica, e sarà passibile di provvedimenti disciplinari da parte della C.S.A.I..

Art. 6 - Gruppo veicoli di serie

Sono Veicoli di Serie prodotti in almeno 1000 esemplari identici in 12 mesi consecutivi, o i veicoli unici che sulla carta di circolazione risultino regolarmente targati, immatricolati ed omologati secondo le regole vigenti dalla motorizzazione in quella versione. Tutti i veicoli appartenenti al Gruppo Veicoli di Serie devono essere regolarmente targati ed immatricolati.

Le uniche modifiche **AMMESSE** sono:

6.1 adozione di pneumatici omologati per la circolazione stradale (esclusione dei Bab Cross). Le gomme devono essere montate su cerchi originali come all'atto della omologazione (es. vietato il capovolgimento dei dischi, la flangiatura e l'uso dei distanziali);

6.2 eliminazione o sostituzione del paraurti e sottoporta e pedane e degli specchietti laterali;

6.3 asportazione dei veicoli torpedo dell'hard top o della cappotte di tela, escluso porte laterali e parabrezza;

6.4 aggiunta di qualsiasi tipo di protezione degli organi meccanici e della carrozzeria sempre che sia individuabile come tale e che non abbia altra funzione che protettiva;

6.5 asportazione della ruota di scorta;

6.6 adozione di ammortizzatori diversi dagli originali purché siano utilizzati i punti di attacco originali;

6.7 sostituzione dei sedili anteriori con sedili anatomici con appoggiatesta.

6.8 sostituzione dei freni a tamburo con freni a disco senza che comporti modifica della carreggiata.

6.9 adozione del bloccaggio del differenziale posteriore di qualsiasi tipo, comprensivo dei lavori atti al montaggio del medesimo.

6.10 adozione di balestre e/o molle differenti dalle originali sempre che siano conservati gli attacchi originali. È in ogni caso vietato passare da balestre a molla e viceversa o sistemi misti.

Art. 7 - Gruppo Veicoli di Super Serie

Sono veicoli di serie prodotti in almeno 1.000 esemplari identici in 12 mesi consecutivi,regolarmente immatricolati e targati o veicoli unici che, sulla base della carta di circolazione, risultino regolarmente targati ed immatricolati e omologati secondo le regole vigenti dalla motorizzazione in quella versione. Tutti i veicoli appartenenti al Gruppo Veicoli di Super Serie devono essere regolarmente targati ed immatricolati.

Oltre alle modifiche permesse per il Gruppo 6 Vetture di Serie, le uniche modifiche **AMMESSE** sono:

7.1 adozione di pneumatici anche non omologati per la circolazione stradale (bab - cross) (pur rimanendo valide le limitazioni dell'art 10.9), a profilo e misura liberi fino ad un massimo della misura 300 mm di

larghezza e 900 mm di diametro non sporgenti dal profilo della carrozzeria e montati su cerchi di misura autorizzati dal costruttore (i cerchi devono essere fissati nella stessa posizione prevista in origine). La superficie del pneumatico (Profilo) deve essere coperta interamente dai parafanghi in linea verticale. Il parafango può essere allargato tramite l'uso di codolini per andare a coprire interamente il profilo del pneumatico. La costruzione dei codolini deve essere di materiale plastico;

7.2 adozione di ammortizzatori diversi dagli originali purché siano utilizzati i punti di attacco originali; Modifica degli elementi elastici della sospensione originale purché rimangano invariati gli attacchi e non sia prevista sostituzione od aggiunta del tipo di elemento o sistema misto. È vietato installare se non previsti di serie sistemi di regolazione dell'altezza da terra, idraulica, pneumatica o simile;

7.3 aggiunta di bloccaggio di qualsiasi tipo su ambedue i differenziali posteriore e anteriore comprensivi dei lavori atti al montaggio dei medesimi;

7.4 riposizionamento dei fari e delle luci di posizione. La nuova posizione deve essere, in ogni modo, conforme alle norme del Codice della Strada;

7.5 eliminazione dei paraurti, con obbligo di riposizionare le luci eventualmente in esso incorporate;

7.6 asportazione sui veicoli torpedo dell'hard top o della cappotte di tela, rispettando le norme di sicurezza previste per le portiere, il parabrezza ed i finestrini;

7.7 asportazione della ruota di scorta;

7.8 sostituzione dei sedili anteriori con sedili anatomici con appoggiatesta;

7.9 adozioni di qualsiasi protezione degli organi meccanici e della carrozzeria sempre che siano individuabili come tale e non abbiano altra funzione che protettiva;

7.10 adozione di telaio uso porta e asportazione del parabrezza come da art. 11.7;

7.11 sostituzione del collettore di scarico e di aspirazione e sostituzione del carburatore o dell'iniezione originale o montaggio della stessa al posto del carburatore;

7.12 sostituzione dei rapporti del cambio e/o del riduttore dei differenziali anteriore e posteriore mantenendo assolutamente invariate le scatole originali, il sistema di comando e quant'altro previsto dal costruttore.

7.13 la sostituzione o l'eliminazione della barra di accoppiamento o torsione.

7.14 aggiunta di servosterzo anche se non previsto di serie;

7.15 Per i veicoli costruiti prima del 1970 il motore è libero come nato dalla casa produttrice, non sovralimentato ed al massimo con quattro cilindri. La cilindrata può essere aumentata di una percentuale pari al 25% rispetto al motore originale sostituito.

7.16 è ammesso interporre dei distanziali negli attacchi tra la carrozzeria ed il telaio in maniera tale da avere un "bodylift" (aumento dell'altezza complessiva della carrozzeria rispetto ai pneumatici) pari a 50 millimetri.

Art. 8 - Gruppo veicoli preparati

Sono veicoli preparati quelli derivati dal gruppo veicoli di serie modificati oltre i limiti consentiti nello stesso.

Le uniche modifiche non ammesse sono:

8.1 modifiche della sospensione tale da consentire la regolazione dell'altezza da terra, a meno che tale sistema sia previsto all'origine;

8.2 modifica del sistema di molleggio della sospensione (esempio da balestre a molle a spirale e viceversa);

8.3 modifiche della carrozzeria tali da variare la sagoma del veicolo vista in pianta e/o laterale, da renderla differente dalla versione di serieeccetto l'asportazione dell'hard top e della cappotte in tela dei veicoli torpedo, per i quali è ammessa, nel rispetto delle norme di sicurezza, una copertura non rigida (es. tela, nylon) di qualsiasi forma diversa dall'originale, anche nelle strutture e nei fissaggi;

8.4 modifiche agli elementi portanti del telaio (longherone/i) in maniera da variarne la lunghezza e larghezza, ad eccezione di una tolleranza di 50 mm. limitata a ciascuna delle parti terminali (anteriore e/o posteriore) del telaio medesimo. Il passo del veicolo può essere variato pur mantenendo la lunghezza del telaio variando gli attacchi dei ponti al telaio;

8.5 montaggio del terzo differenziale centrale, a meno che tale sistema non sia previsto all'origine;

8.6 montaggio di dispositivi di sterzo al ponte posteriore, a meno che tale dispositivo non sia previsto all'origine.

Art. 9 - Gruppo veicoli Prototipi

Sono veicoli prototipi quelli costruiti in esemplare unico o quelli di produzione elaborati oltre i limiti consentiti nei gruppi precedenti.
È ammessa qualunque modifica o soluzione, eccetto quanto previsto dal precedente art. 5, purché il telaio sia collegato alle ruote mediante un sistema di sospensioni elastico.

Art. 10 – Gruppo veicoli speciali Truck

Sono veicoli speciali Truck quelli costruiti, anche in esemplare unico, con caratteristiche da autocarro Il passo minimo deve essere di 2.700 millimetri ed il peso minimo superiore a 1.800 kg ed inferiore a 5000 kg, misurato al netto del cassone di carico e di ogni altro dispositivo ad esso connesso. Questi veicoli non possono avere in ogni caso più di due assi.
È ammesso ogni accessorio e tutti gli optional ottenibili tramite sovrapprezzo dal produttore o dall'importatore senza limitazione alcuna. È fatto obbligo al Concorrente di dimostrare che il suddetto optional è previsto di serie dal costruttore.
Le uniche modifiche permesse sono:
Pneumatici
Sono permessi pneumatici ricoperti. Sia per i pneumatici ricoperti che per i pneumatici di prima produzione misure aumentate del +/– 5% in diametro e in larghezza. Non è permesso l'uso di pneumatici da competizione tipo Alligator, Desert–dog, Bab Cross ruote chiodate, catene o mezzi simili e l'uso di ruote gemelle.
Cerchioni
La ruota di scorta può essere rimossa. Possono essere utilizzati solo cerchioni con misure di serie (diametro, larghezza,etc.) e adatti al veicolo.
Freni
I veicoli con freno a tamburo possono montare freni a disco.
Sterzo
Lo sterzo è libero. È ammesso il servosterzo solo se di primo equipaggiamento.
Impianto di scarico
È libero
Bloccaggio differenziale
Per l'asse posteriore il bloccaggio differenziale e il suo azionamento sono liberi. Ulteriori bloccaggi differenziali sono ammessi se di serie. Per questi anche l'unità di azionamento deve essere di serie.
Lo stesso vale per i supporti alla guida elettronici.
Sospensioni
Gli ammortizzatori ed il sistema di sospensione sono liberi a condizione di lasciare invariato l'asse previsto di serie.
Carrozzeria
Le misure devono essere conformi a quelle del costruttore.
I paraurti ed i sottoporta possono essere tolti o sostituiti con altri che siano identificabili come tali. La cabina deve essere individuata come originale anche togliendo le frecce, gli specchi, le luci e le luci di posizione e gli eventuali loro supporti.
Le porte originali e le relative maniglie devono rimanere originali, mentre la parte vetrata può essere sostituta con protezione a rete a maglia di dimensioni tali da impedire la fuoriuscita delle braccia. I veicoli eventualmente distribuiti senza porte dovranno essere equipaggiati con almeno mezza–porta rigida e rete in sostituzione per la parte finestrata. La parte rigida bassa deve essere costruita e fissata in maniera tale da impedire fuoriuscita ai piedi ed alle gambe in caso di ribaltamento. Deve avere un altezza tale da arrivare almeno alla linea della cintola del pilota e del passeggero seduti al loro posto e deve essere costruita in lamiera, plastica o materiale equivalente; non presentare bordi taglienti o pericolosità costruttive.
Il contorno della cabina non può essere alterato.La cornice del vetro non può essere tolta. I parabrezza non possono presentare grandi ammaccature.
Motore catena cinematica
Il motore e la trasmissione devono essere originali nelle loro combinazione e nelle loro specifiche tecniche.

Art. 10 bis – Gruppo veicoli Modificati Super

Sono veicoli in esemplare unico derivati dal Veicolo Preparato con modifiche oltre i limiti consentiti nello stesso ed in ogni caso inferiori al Veicolo Prototipo. Devono richiamare, pur con le modifiche ammesse, un veicolo fuoristrada di normale commercio, dal quale, come il Veicolo Preparato, devono derivare.

Le uniche modifiche non ammesse sono:

9.1 diametro dei cerchi ruota superiore ai 900 mm.

9.2 uso di sospensioni idrauliche o di regolazione dell'altezza; modifiche della sospensione tale da consentire la regolazione dell'altezza da terra, a meno che tale sistema sia previsto all'origine;

9.3 uso di motori diversi da quelli che possono usare normale carburante quale benzina o gasolio;

9.4 uso di cambi automatici che non prevedano la posizione N (neutral);

9.5 uso di una lamiera di pianale o portante o saldata od imbullonata al telaio inferiore a 2 mm. ove di materiale leggero e di 1 mm. ove di acciaio;

9.6 raggiungimento di un peso a vuoto inferiore a 600 kg. o superiore a 2.500 kg.;

9.7 montaggio di dispositivi di sterzatura al ponte posteriore.

Art. 11 - Prescrizioni di sicurezza

Tutti i veicoli devono essere dotati obbligatoriamente dei seguenti dispositivi di sicurezza:

11.1 Roll - bar tubolare controventato ad almeno un arco posto dietro i sedili anteriori per vetture con carrozzeria aperta.

Per le vetture aperte del Gruppo Veicoli di Serie sarà considerato roll-bar ad un arco, l'arco previsto d'origine dalla casa produttrice quando imbullonato o saldato rigidamente alla carrozzeria. Il roll-bar, anche se consigliato, non è richiesto per le vetture chiuse con tetto metallico. Le vetture del Gruppo

Veicoli Modificati Super Prototipi e Speciali Truck dovranno avere un roll-bar a sei punti d'attacco, come da Annuario CSAI N.S. 15, Cap. I°, Art. 9.1, ed un tettuccio metallico come da Annuario CSAI N.S. 15, Cap.I°, Art. 9.2.

È assolutamente vietato fissare con qualunque sistema qualsiasi elemento della vettura e segnatamente i sedili al roll-bar.

Per le vetture con scocca completamente rifatta in fibra di vetro, kevlar o altri materiali non metallici (e che, quindi, non hanno più punti di appoggio sufficientemente robusti) è obbligatorio montare due traverse sul telaio della vettura sulle quali verranno poi fissati i sedili (le traverse e i fissaggi dovranno essere sufficientemente robusti).

11.2 Cinture di sicurezza a norma di Codice della Strada, oppure a bretella con almeno tre punti di attacco per il gruppo Veicoli di Serie e di Super Serie. Sono vivamente raccomandate le cinture di sicurezza omologate F.I.A. (vedere N.S. 8).

Per il Gruppo Veicoli Preparati Modificati Super e Prototipi sono obbligatorie le cinture di sicurezza a quattro punti di attacco, anche se scadute di omologazione.

11.3 Ganci di traino anteriori e posteriore, opportunamente segnalati con triangolo giallo avente la punta rivolta verso l'attacco.

11.4 Corda o cavo cinghia traino, non metallici di adeguata portata e di lunghezza non inferiore a metri 4.

11.5 Gli oggetti trasportati a bordo del veicolo (come la ruota di scorta, la borsa degli attrezzi, ecc.) devono essere solidamente fissati.

11.6 Per entrambi i componenti dell'equipaggio è obbligatorio: indossare nelle prove valutative un casco omologato per la circolazione stradale; - indossare una tuta ben stretta ai polsi e alle caviglie; - allacciare obbligatoriamente le cinture di sicurezza.

11.7 Tutti i veicoli devono essere muniti di portiere, finestrini chiusi, parabrezza; è possibile la loro rimozione, con esclusione del Gruppo Veicoli di Serie, a condizione che siano sostituiti da un telaio analogo nell'uso, munito di rete di nailon di adeguato spessore che in ogni caso impedisca la fuoriuscita, e le cui caratteristiche siano quelle della N.S. 15 - Cap. I - Art. 9.3. La sostituzione ammesa anche nel corso della manifestazione.

11.8 Le vetture che presentino elementi di pericolosità potranno non essere ammesse alla manifestazione.

11.9 Non sono ammessi pneumatici del tipo agricolo e con stampigliatura 27 km/h, pneumatici chiodati, catene.

11.10 Il radiatore e relativa ventola, la batteria, il serbatoio, se posti all'interno dell'abitacolo, devono essere protetti in modo da evitare proiezioni di liquidi verso l'equipaggio.

11.11 L'organizzatore deve predisporre un estintore brandeggiabile per ogni zona di prova.

III° NORMATIVA DELLE COMPETIZIONI

Art. 12 - Percorso

Il percorso dovrà obbligatoriamente essere scelto in fuoristrada.

I passaggi sulle strade statali, provinciali o comunali dovranno essere, per quanto possibile, evitati.

Il percorso deve consistere in 10 Prove Valutative in 10 zone diverse. Ogni organizzatore potrà aumentare, ove lo ritenga utile e ne abbia la possibilità, il suddetto numero di Prove Valutative fino a 16 in 16 zone diverse.

Per particolari situazioni logistiche ambientali, è consentito percorrere due volte la stessa zona invertendo, però, il senso di marcia, anche con eventuali modifiche, ed evidenziandolo sul regolamento particolare di gara.

Ogni prova deve essere costituita da ostacoli naturali di vario genere: pendenze laterali, salite e discese ripide con fondo difficoltoso, ostacoli di varia natura (scalini, buche, pietre, ecc.) e di varia difficoltà.

La zona della prova deve essere circondata da bandelle e nell'interno della zona il percorso deve essere identificato da porte costituite da due paletti di materiale flessibile plastico e/o di legno, dell'altezza di cm 120 fuori terra.

Le porte in numero da 0 a 9 sono poste in corrispondenza dell'ostacolo da superare e la loro larghezza deve essere non inferiore a mt 2,7 (43,0 mt. per il percorso riservato al Gruppo Veicoli Speciali Truck) (misurata da paletto a paletto) tale da consentire agevolmente il passaggio anche ai mezzi più larghi, anche se dopo alcune manovre.

Il percorso, nell'ambito della zona, è diversificato per i cinque Gruppi di veicoli: più facilitato per la Serie, mentre per i Veicoli Prototipi deve essere notevolmente più difficoltoso.

I due paletti che delimitano ogni porta devono avere una colorazione di nastro indicante a quale Gruppo si riferisce la porta stessa:

- blu = Gruppo dei Veicoli di Serie
- bianco = Gruppo dei Veicoli di Super Serie
- giallo = Gruppo dei Veicoli Preparati
- verde = Gruppo dei Veicoli Modificati Super
- rosso = Gruppo dei Veicoli Prototipi
- neri = Gruppo dei Veicoli Speciali Truck

Il paletto di sinistra dovrà riportare il numero della porta anche se il percorso è diverso, alcune porte possono essere comuni per più percorsi. In tal caso sui paletti vi saranno le colorazioni e le numerazioni nei colori relativi ai Gruppi che debbono passare attraverso la porta. È ammesso il caso che la porta n 1 dei veicoli di serie corrisponda per esempio alla porta n 2 dei Preparati e alla n 3 dei Preparati e così via. Il percorso potrà anche essere comune a tutti i tre Gruppi, ma nel tal caso dovrà essere sempre perfettamente fattibile, anche, se con molte manovre dal Gruppo Veicoli di Serie.

Dentro la zona il conduttore deve passare, nel senso della marcia normale, nelle porte previste per il suo Gruppo e non deve passare attraverso le porte previste solo per gli altri Gruppi, pena l'esclusione dalla Zona. È data la facoltà al conduttore dei Veicoli Super Serie Modificati Super e Preparati di scegliere il percorso della zona riservato ai veicoli del Gruppo immediatamente superiore, dichiarandolo al facente funzioni di Capoprova prima di partire.

Per ogni prova valutativa è obbligatoria la presenza di un incaricato con funzioni di Capoprova. In corrispondenza di ciascuna Prova debbono essere collocati cartelli di inizio e fine prova, con la numerazione progressiva delle stesse.

Art. 13 - Iscrizioni

Le iscrizioni vanno inviate all'Organizzatore singolarmente a mezzo lettera raccomandata o assicurata convenzionale corredate della tassa di iscrizione prevista.

È data facoltà all'Organizzatore di accettare l'iscrizione di un concorrente fino all'ora delle verifiche tecniche ante-gara.

La tassa di iscrizione per vettura ad ogni competizione sarà stabilita dall'Organizzatore ed indicata sul regolamento particolare di gara e non dovrà essere, comunque, superiore a quella stabilita dalla N.S. 2.

I concorrenti che non accettano la pubblicità dell'Organizzatore devono versare una tassa supplementare di importo pari alla tassa di iscrizione.

È data facoltà agli Organizzatori di limitare il numero massimo degli iscritti, con precisazione di ciò nel regolamento particolare di gara.

Art. 14 - Svolgimento della manifestazione

14.1 L'ordine di partenza viene determinato, per la prima prova valutativa, in base al sorteggio dei conduttori, e nelle successive spostando il primo partito all'ultimo posto del Gruppo e così via di Prova in prova.

In ogni prova valutativa i Gruppi partiranno nel seguente ordine:
- veicoli di Serie
- veicoli Super Serie
- veicoli Preparati
- veicoli Modificati Super
- veicoli Prototipi
- veicoli Speciali Truck

Le partenze saranno date ogni due minuti primi, salvo diversa decisione del Giudice Unico.

Il conduttore dovrà percorrere a velocità moderata il primo tratto di collegamento e dovrà presentarsi alla Prova valutativa n.1, che dovrà percorrere secondo le proprie capacità; dopodiché dovrà presentarsi alla Prova Valutativa n. 2 e così di seguito fino all'ultima. Il conduttore si considera entrato nella Prova Valutativa quando i mozzi anteriori avranno superato la linea del cartello di Inizio Prova e si considera uscito quando entrambi gli assi avranno superato il cartello di Fine Prova.

La partenza può essere data una sola volta ed il transito con i mozzi anteriori sulla linea di partenza può avvenire una sola volta.

Il conduttore dovrà essere ammesso in ogni singola prova valutativa esclusivamente a percorso libero.

Alla partenza sarà consegnata ad ogni conduttore la Tabella di Marcia, che egli dovrà custodire per tutta la durata della gara, consegnare ad ogni inizio di Prova Valutativa ai Commissari di Percorso preposti e ritirarla da questi ad ogni Fine Prova, verificando l'esatta trascrizione delle penalità assegnate. Il conduttore dovrà, infine, riconsegnare la tabella di marcia al Commissario di Percorso preposto all'ultima Prova Valutativa.

La perdita o la manomissione della Tabella di Marcia comporta la esclusione dalla gara del conduttore.

È vietata la prova del percorso con la vettura, ma è ammessa la sola ricognizione a piedi.

14.2 In alternativa e a scelta rispetto al paragrafo precedente, ogni organizzatore, segnalandolo sul Regolamento Particolare di Manifestazione o sulle circolari annesse, potrà prevedere il seguente svolgimento:

Dopo le verifiche sportive e tecniche sarà previsto un briefing alla fine del quale i conduttori riceveranno dal Giudice Unico la Prima Tabella di Marcia riportante le Prove previste in senso di marcia normale. I Conduttori, solamente alla riconsegna di questa Tabella di Marcia completa con la firma dei Capiprova, relativa all'effettuazione (od eventuale rifiuto) di tutte le Prove effettuate in senso normale, riceveranno dal Giudice Unico la Seconda Tabella di Marcia riportante le Prove in senso di marcia opposto. (è ovvio che nel caso le Prove siano disposte tutte nel senso di marcia normale, non sarà prevista la distribuzione delle Seconda Tabella di Marcia).

Tutte le Prove dovranno essere simultaneamente aperte nei due sensi di marcia eventualmente previsti, disponendo i cartelli di inizio e fine prova ed i numeri in maniera che ne sia possibile l'effettuazione nell'ordine di porte previsto. Al fine di rendere possibile questo ed evitare possibili confusioni, le porte dovranno riportare un cartellino di indicazione bifacciale riportante il medesimo numero di riferimento (Porta 1-2-3 e così via). L'effettuazione del percorso in senso di marcia sarà prevista in ordine di porte crescente; in senso di marcia opposto sarà prevista in ordine decrescente (dal numero più alto previsto a scendere) e con i cartellini di indicazione delle porte spostati da sinistra a destra.

Sarà previsto un tempo di “FINE MANIFESTAZIONE” deciso dal Giudice Unico e comunicato al briefing e sottoscritto da tutti i partecipanti. Il Giudice Unico potrà decidere nel corso dello svolgimento della manifestazione un aumento del tempo di “FINE MANIFESTAZIONE”, comunicandolo a tutti i partecipanti.

Non esisterà più un ordine di partenza ad estrazione. Spetterà al conduttore della vettura di qualsiasi categoria, scegliere in quale ordine disputare le Prove, e così anche per le Prove da effettuare in senso di marcia opposto.

Il Capoprova d'ogni prova stabilirà l'ordine d'ingresso delle vetture, secondo la presentazione d'ogni conduttore alle medesime. Non appena il Capoprova assegnerà la partenza ad un'autovettura di un partecipante, questo avrà non oltre due minuti per entrare nella Prova. Ove ritardi, e subentri alla partenza un'altra autovettura, il conduttore, precedentemente autorizzato, sarà considerato “rifiutante la zona”, avendo comminate le relative penalità (vedi Art. 13).

La partenza può essere data una sola volta ed il transito con i mozzi anteriori sulla linea di partenza può avvenire una sola volta.

Il conduttore si considera entrato nella Prova Valutativa quando i mozzi anteriori avranno superato la linea del cartello di Inizio Prova e si considera uscito quando entrambi gli assi avranno superato il cartello di Fine Prova.

Il conduttore dovrà essere ammesso in ogni singola Prova valutativa esclusivamente a percorso libero.

Ogni conduttore una volta ritirate le proprie Tabelle di Marcia, dovrà custodirle per tutta la durata della Manifestazione, consegnarla ad ogni inizio di Prova Valutativa ai Commissari di Percorso preposti e ritirarla da questi ad ogni Fine Prova, verificando l'esatta trascrizione delle penalità assegnate, attraverso la sua controfirma, che dovrà obbligatoriamente apporre pena l'esclusione dalla manifestazione.

Il conduttore, una volta effettuate le Prove nell'ordine da lui prescelto sia in senso di Marcia normale ed eventualmente opposto, alla fine dell'ultima Prova, dovrà recarsi, infine, a riconsegnare la Tabella di Marcia al Giudice Unico entro il tempo previsto di "FINE MANIFESTAZIONE".

Il supero del tempo previsto di "FINE MANIFESTAZIONE" comporterà l'applicazione delle Penalità descritte nel successivo Art. 13.

La perdita o la manomissione della Tabella di Marcia comporta l'esclusione dalla manifestazione del conduttore.

È vietata la prova del percorso con la vettura, ma è ammessa la sola ricognizione a piedi.

14.3 Nel caso che per motivi di forza maggiore una prova debba essere sospesa definitivamente dopo che sia stata completata anche da un solo conduttore, a tutti i rimanenti conduttori non transitati in quella prova sarà attribuito un punteggio di 50 punti o, se maggiore, quello peggiore conseguito tra coloro che l'hanno regolarmente portata a termine.

Art. 15 - Penalità

Nelle Prove valutative saranno attribuite ai conduttori dal Capoprova proposto, che le scriverà sulla Tabella di marcia, le seguenti penalità:

- PENALITÀ = 0 - Percorso netto
- PENALITÀ = 5/4/3/2/1 - Retromarcia.

Per tutti i veicoli Prototipi, Speciali Truck, Modificati super e Preparati il valore della penalità è 3.

Per il Gruppo Veicoli di Serie è quello stabilito dall'apposita Tabella di cui all'Art. 24 del presente regolamento, mentre per il Gruppo di Super Serie e Preparati il valore è stabilito nell'apposita tabella di cui all'art. 24 del presente regolamento, dipendendo tale valore dal tipo di veicolo, con la seguente nota: nel Gruppo Veicoli di Serie il valore 4 dovrà essere attribuito come 6, e il valore 3 dovrà essere attribuito come 5.

- PENALITÀ = 3 - Spegnimento del motore (non deve essere sommato alla fermata causata dallo spegnimento);
- PENALITÀ = 10 - Paletto o bandella toccato dal veicolo o dagli occupanti il veicolo (la bandella sarà considerata "toccata" fino alla sua completa rottura);
- PENALITÀ = 30 - Paletto abbattuto o rotto (si intende, a insindacabile giudizio del Commissario preposto, abbattimento o rottura del paletto, anche, quando questo, toccato dal veicolo, raggiunga un angolo con la verticale pari a 45°).

N.B. al secondo paletto abbattuto si incorre nella penalità 80 meno tre punti per ogni porta superata!

- PENALITÀ = 50 - Adeguamento massimo dei punti per coloro usciti dalla prova che abbiano superato tale limite, e non siano incorsi nelle penalità di rifiuto zona 70 meno un punto per porta.
- PENALITÀ = 80 - meno tre punti per ogni porta effettivamente superata.
- Secondo paletto abbattuto o rotto (s'intende, ad insindacabile giudizio del Commissario preposto abbattimento o rottura del paletto, anche quando questo, toccato dal veicolo, raggiunga un angolo con la verticale pari a 45°).
- Bandella abbattuta i (si intende quando la bandella sarà effettivamente rotta).
- Passaggio di una ruota o di parte della carrozzeria attraverso le porte non in sequenza o in senso di marcia errato.
- Passaggio di una ruota o di parte della carrozzeria dentro una porta non prevista per il percorso corretto.
- Prova non superata o superata con aiuto esterno (compreso il ribaltamento del veicolo in condizione tale da non riprendere la marcia senza aiuto esterno).
- Superamento del tempo massimo previsto per ogni prova.

N.B. Al briefing l'organizzatore e il Giudice Unico dovranno segnalare se i tentativi saranno considerati validi nel superamento di una porta o anche nel superamento di qualsiasi ostacolo presente nel percorso.

- Discesa del conducente o del passeggero dalla vettura.
- Conducente e passeggero con le cinture di sicurezza slacciate, anche per un breve tratto.
- PENALITÀ DI SUPERAMENTO DEL TEMPO DI FINE MANIFESTAZIONE = 2 punti di penalità per ogni minuto o frazione di ritardo, rispetto al tempo di "FINE MANIFESTAZIONE" previsto.

N.B. nel caso questo tempo venga superato di oltre 30 minuti, il conducente sarà escluso dalla Classifica della manifestazione.

- PENALITÀ = 85 - Rifiuto di zona. La partenza di un concorrente in una prova determina la penalità del rifiuto di zona per i concorrenti precedenti che non si sono presentati: l'addetto alla partenza dovrà dare la precedenza al concorrente che ne ha diritto purché nelle vicinanze e pronto per la partenza. Dopo quattro rifiuti di zona il concorrente sarà escluso dalla competizione.

N.B. - Se un palo, albero o altro, all'interno di una zona è fasciato con la bandella, esso viene considerato alla stregua della bandella di delimitazione zona, quindi, in caso di contatto con esso, anche se non proprio sulla fascia di bandella, o di abbattimento, valgono le stesse penalità previste per il contatto o abbattimento della bandella di delimitazione.

Il punteggio massimo di penalità, escluso il caso del rifiuto di zona e dell'attribuzione delle penalità 85 meno tre punti per ogni porta superata, è di 50 punti per ogni zona. Ciò significa che se è riportato un punteggio superiore a 50, la penalità è automaticamente adeguata a questo valore massimo.

Art. 16 - Tempo massimo

Gli organizzatori devono prevedere nel regolamento particolare di gara un tempo massimo di percorrenza di ogni Prova valutativa, commisurato alle difficoltà della prova stessa. Trascorso tale tempo al conduttore verrà attribuita la penalità per rifiuto di zona. La rilevazione dei tempi sarà affidata al Commissario preposto alla prova.

Art. 17 - Parco chiuso

Subito dopo l'effettuazione dell'ultima Prova Valutativa le vetture debbono essere portate al parco chiuso, nel quale rimarranno fino a trenta minuti primi dopo l'affissione delle classifiche, pena l'esclusione dalla classifica medesima.

Art. 18 - Esclusioni dalla Classifica

Saranno esclusi dalla classifica i partecipanti che:

- Guideranno una vettura diversa da quella iscritta o addirittura iscritta in gara da un altro conduttore.
- Faranno condurre, durante l'effettuazione delle Prove Valutative, la vettura ad altro conducente o al passeggero anche per un breve tratto.
- Proveranno con la vettura anche una sola parte del percorso.
- Non avranno a bordo il passeggero eventualmente iscritto o lo sostituiranno dopo le verifiche.
- Denunceranno la vettura in un gruppo errato.
- Non indosseranno il casco e le cinture di sicurezza durante le prove.
- Non seguiranno le indicazioni del personale preposto e intralceranno volontariamente il percorso.
- Non presenteranno la vettura al parco chiuso.
- Non applicheranno il materiale obbligatorio sulla vettura o non pagheranno la relativa tassa, o altresì non avranno cura del medesimo materiale.
- Smarriranno o manometteranno la Tabella di Marcia.
- Denunceranno comunque dati errati.
- Riprenderanno il via in una prova già svolta.
- Non riconsegneranno la Tabella di Marcia.
- Rifiuteranno di controfirmare la Tabella di Marcia all'uscita della Prova, ove previsto.

Art. 19 - Classifiche

Al termine della manifestazione sarà redatta una classifica per ognuno dei Gruppi previsti.

Al fine della compilazione delle classifiche saranno prese in considerazione le penalità riportate da ciascun conduttore nelle varie Prove Valutative. La graduatoria seguirà l'ordine crescente della somma

delle penalità. Saranno classificati soltanto i conduttori che avranno percorso almeno la metà delle Prove Valutative previste. Qualora esistessero degli ex-aequo, sarà data la precedenza alla vettura più larga tra quelle in ex-aequo (per larghezza della vettura si intende quella del veicolo compreso ruote, carrozzeria e codolini, escludendo specchietti, antenne e simili). Se ancora dovessero sussistere casi di ex-aequo, prevarrà il conduttore con minori penalità nell'ultima prova, quindi nella prova precedente e così via.

In caso di ulteriore parità si provvederà a dirimere gli ex-aequo per sorteggio.

Le classifiche diventeranno definitive 30 minuti primi dopo l'esposizione.

Art. 20 - Premi

Dovranno essere previsti premi per lo meno per i primi tre classificati di ogni Gruppo, che dovranno essere, anche, precisati su regolamento particolare di gara.

I premi non ritirati dai partecipanti cui spettano in sede di premiazione ufficiale, rimarranno acquisiti dall'Organizzatore.

Art. 21 - Reclami

I reclami devono essere presentati al Giudice Unico in forma scritta secondo le Norme del R.N.S. accompagnati da una tassa pari al doppio della tassa di iscrizione, con il limite stabilito dalle medesime Norme.

Le decisioni del Giudice Unico sono inappellabili.

Art. 22 - Regolamento particolare di gara - incartamento semplificato di chiusura

Per ogni manifestazione prevista dovrà essere compilato un regolamento particolare di gara redatto sulla base della N.S. 15 Cap. III e presentato per l'approvazione secondo le medesime Normative all'Automobile Club competente per territorio e suo Delegato Sportivo C.S.A.I. di Automobile Club per l'approvazione.

Per ogni manifestazione prevista dovrà essere compilato un incartamento di chiusura ridotto, anche non su moduli predefiniti, comprendente Elenco degli iscritti, Classifiche, Relazione del Giudice Unico ed eventuali suoi provvedimenti. Una copia di questo deve essere obbligatoriamente inviata alla Sottocommissione Fuoristrada C.S.A.I. Corso Venezia 45, 20121 Milano.

Art. 23 - Giudice unico

Ad ogni manifestazione deve essere previsto obbligatoriamente un Giudice Unico, titolare di Licenza di Commissario Sportivo Regionale C.S.A.I. oppure di Commissario Nazionale o di Direttore di Gara, indipendentemente dalla loro qualifica, nominato dal Delegato Sportivo C.S.A.I. di Automobil Club del territorio nel quale si svolge la competizione.

Al Giudice Unico spetteranno i compiti previsti dalla R.N.S. e sue N.S. e le sue decisioni sono inappellabili.

Art. 24 - Disposizioni diverse

Le competizioni dovranno essere organizzate ed effettuate, per quanto qui non specificato, secondo le disposizioni del N.S. 15 Cap. III e del R.N.S. e sue N.S.. In particolare ciascun Organizzatore dovrà, comunque, essere in possesso della prescritta licenza di Organizzatore C.S.A.I. in corso di validità ed uniformarsi alle disposizioni della N.S. 6 per quanto riguarda il servizio medico di gara.

Art. 25 - Suddivisione dei veicoli ai fini del valore delle penalità da attribuire alla retromarcia

SOLO PER I GRUPPI SERIE E SUPERSERIE

- PENALITÀ = 5

Jeep: CJ3 - SUZUKI: L50 - L80 - SJ410 - SJ413 - SAMURAI - SANTANA - Mahindra - Steyer Puch: HAFLINGER

- PENALITÀ = 4

- Daihatsu: TAFT F10 / F20 / F50 - Suzuki JIMNY -Jeep: M38 - MB - M38A1

- PENALITÀ = 3

Amc: MIGHTY MITE - Delta: MINI CRUISER - MEDITERRANEA - Volin - Yeti - Alfa Romeo: MATTA - Amc: MUTT M151 A1/A2 - Daihatsu: ROCKY - RUGGER - BLIZZARD - FEROZA - Fiat: CAMPAGNOLA AR 51/59 - Jeep: CJ5 - WRANGLER - Lada: NIVA - Suzuki: VITARA CORTO - Rover: LAND ROVER 88/90

- PENALITÀ = 2

Asia Motors: ROCSTA - Auto Union: MUNGA - Bertone: FREECLIMBER - DAIHATSU TERIOS - Fiat: CAMPAGNOLA NUOVA CORTA - Fnm: PEPPER - Greppi: ALPINA - Isuzu: TROOPER CORTO - Mercedes Benz: G CORTO - ML 320 - ML 430 - Ssaangyong: KORANDO - Mitsubishi: PAJERO CORTO - PININ - Toyota: LAND CRUISER PASSO CORTO - RAV 4 - Kia: PASSO CORTO - Opel: FRONTERA PASSO CORTO - Uaz: PASSO CORTO - Nissan: TERRANO - GR PASSO CORTO - Rover: HALF TON - FREELANDER - Ligero - Honda: HR-V - Hyundai: GALLOPPER - Suzuki: SJ 410 - 413 - VITARA e GRAN VITARA PASSO LUNGO - Jeep: CJ7 - TJ - YS

- PENALITÀ = 1

Aro: ISCHIA - 240 - 241 - 243 - 244 - Austin: CHAMP - Autoland - Carribe - Chevrolet: BLAZER - Citroen: MEHARI 4X4 - Countril Dallas 4x4 - Dodge: RAMCHARGER - Fiat: NUOVA CAMPAGNOLA LUNGA - Ford: BRONCO - Gmc: JIMMY - Greppi: SAVANA - International Harverster: SCOUT - Isuzu: TROOPER LUNGO - Jeep: CJ6 - CJ8 - CJ10 - HONCHO - COMMANDO - CHEROKEE - Nissan: TERRANO - GR PASSO LUNGO - Rover: LAND ROVER 109 - 110 - RANGE - DISCOVERY - Mercedes Benz: G LUNGO - Toyota: PASSO LUNGO - Uaz: PASSO LUNGO - Mitsubishi: PAJERO PASSO LUNGO - Opel: FRONTERA PASSO LUNGO - Kia: PASSO LUNGO - Peking - Portaro - Rayton Fissore: MAGNUM - Laverda 4X4

- Hyundai: GALLOPPER PASSO LUNGO - TATA.

CAP. III

NORME APPLICATIVE DELL'ACCORDO A.C.I./C.S.A.I. - F.I.F. 2008

Gestione dell'attività fuoristradistica 4x4 di primo livello e non agonistico

Gli articoli seguenti sono applicativi dell'Accordo A.C.I./C.S.A.I.- F.I.F. attualmente in essere. Sono stati redatti al fine di formulare le norme per una corretta applicazione del medesimo.

Per opportuna premessa si rinvia all'Accordo A.C.I./C.S.A.I. - F.I.F. reperibile nel sito

www.csai.aci.it rubrica Settori di Attività / Fuoristrada / News e/o ad aggiornamenti regolamentari successivi. Il suddetto affida la gestione del settore fuoristradistico 4x4 di primo livello e non agonistico alla Federazione Italiana Fuoristrada, sotto il controllo della Sottocommissione RTT & Fuoristrada; pertanto, relativamente ai veicoli fuoristrada, le prescrizioni della Norma Supplementare n. 19 si intendono a tutti gli effetti sostituite con le seguenti.

Art. 1 - LICENZE

I partecipanti alle manifestazioni del settore fuoristradistico 4x4 di primo livello e non agonistico devono essere titolari di licenza A.C.I./C.S.A.I. di Regolarità o superiore o, dove ammessa, di Tessera Club ACI.

Gli Organizzatori devono essere in possesso di Certiificato di Organizzatore o di Licenza A.C.I./ C.S.A.I. di Organizzatore.

Le suddette licenze devono essere richieste e rilasciate secondo le modalità di cui alla N.S. 3 o a quanto previsto dal punto E dell'Accordo A.C.I./C.S.A.I.-F.I.F..

Art. 2 - DEFINIZIONI E CLASSIFICAZIONI

Sono previste le seguenti tipologie di manifestazioni fuoristradistiche 4x4 di primo livello e non agonistiche:

1) Caccia al tesoro svolta con veicolo fuoristrada.
2) Gymkana fuoristradistica
3) Raduno fuoristradistico senza prove
4) Raduno fuoristradistico con prove
5) Trofei Regionali Interregionali di Trial 4x4 by F.I.F.
6) Criterium Italiano Amatoriale di Trial 4x4 by F.I.F.
7) Regolarità fuoristradistica
8) Challenge Italiano di Regolarità 4x4 by F.I.F.
9) Gran Criterium Italiano di Regolarità 4x4 by F.I.F.
10) Altre manifestazioni non agonistiche svolte con veicolo fuoristrada e non previste in questo elenco.
    Resta fermo per tutte le manifestazioni l'obbligo di ottemperare alle prescrizioni della Legge 990 del 24-12-1969 sull'Assicurazione R.C.T. - Auto.

Art. 2.1 - Caccia al tesoro svolta con veicolo Fuoristrada

Manifestazione non agonistica incidentalmente svolta con veicoli fuoristrada, anche su percorsi aperti alla normale circolazione, dove non deve essere prevista classifica per prove di tipo fuoristradistico, ma la sola ricerca di oggetti o raggiungimento di luoghi o altro anche se con l'uso di veicolo fuoristrada e dove la presenza di tale veicolo e la guida del medesimo risulti completamente ininfluente ai fini della classifica.

Potrà essere previsto un tempo massimo di fine manifestazione oltre il quale i partecipanti saranno esclusi dalla medesima. Tutto il personale impiegato potrà essere personale dell'organizzazione, al quale spetta anche il controllo del Fuori Tempo Massimo.

L'unica incombenza prevista per gli Organizzatori è la comunicazione entro e non oltre 10 giorni dall'effettuazione all'Automobil Club provinciale di competenza e alla Federazione Italiana Fuoristrada

-Strada Vignolese 1120/40 - 41100 Modena, cui spetterà il compito dell'analisi della congruenza a questa norma e immediata segnalazione alla Sottocommissione RTT & Fuoristrada e RTT C.S.A.I. della esistenza di eventuali problemi.

I Partecipanti sono esentati dall'obbligo della Licenza di Regolarità o Tessera Club ACI.

Art. 2.2 - Gymkana Fuoristradistica

a) Manifestazione di ridotta distanza su percorsi fuoristradistici il più possibile naturali e segnalati con birilli o paletti e bandella ed interamente controllabili a vista dalle linee di partenza e di arrivo, la cui classifica è determinata sommando algebricamente al tempo impiegato a percorrere l'intero percorso, le penalità (o gli abbuoni) derivanti dall'abbattimento dei paletti o birilli, dal toccare la bandella e dai giochi inseriti lungo il percorso. Di questi ultimi, due devono essere congegnati in maniera tale da comportare un momentaneo arresto delle vetture. Durante l'effettuazione di questi giochi potrà anche essere prevista la discesa del conducente e/o del passeggero, purché sia istituito un controllo della ripartenza del veicolo che la garantisca, pena l'esclusione della classifica, con le cinture allacciate e con i caschi indossati. Questi giochi non potranno coincidere con la partenza e l'arrivo della gymkana.
In questo tipo di manifestazione non si deve avere assolutamente mai contemporaneità in pista di due autovetture. È inoltre vietato predisporre altri ulteriori tracciati da percorrere.

b) Il percorso deve avere lunghezza massima di 2.500 metri, deve essere delimitato da birilli o paletti e/o bandella. Non deve in nessun caso avere larghezza superiore a metri 3,5 e deve essere organizzato in modo che la media di percorrenza finale non superi i km/h 25. I conducenti che superassero tale media dovranno essere obbligatoriamente penalizzati in modo tale da essere classificati alle spalle di coloro che l'hanno rispettata.
La competizione potrà svolgersi su più manches purché il percorso abbia le caratteristiche definite sopra.

c) Su ogni vettura può prendere posto, oltre al conducente iscritto, un solo passeggero maggiorenne e che non guidi. Il passeggero dovrà essere in possesso della prescritta Licenza di Regolarità C.S.A.I. o Tessera Club ACI. Durante la prova sia il conducente, sia il passeggero dovranno indossare il casco e avere le cinture allacciate.

d) Sono ammesse tutte le vetture fuoristrada 4x4, purché regolarmente targate ed immatricolate.

e) L'organizzatore può prevedere suddivisioni in base alla cilindrata, l'ingombro del veicolo e/o altri parametri.

f) La tassa di iscrizione non può in nessun caso superare Euro 57,00.

g) Tutto il personale impiegato, compreso anche quello preposto al rilevamento dei tempi, può essere personale dell'organizzatore.

Art. 2.2.2 - Gymkana a tempo

2.2.1 – Gymkana classica

Per particolari situazioni ove le caratteristiche del percorso a disposizione e la possibilità di contemporaneità di più autovetture sul percorso è possibile organizzare questo tipo di Gymkana, ma con rispetto delle caratteristiche della Regolarità in Pista Art. 2.5.2 e prevedente Normativa e Regolamentazione eguale a quella prevista nel succitato Articolo.

Art. 2.3 - Raduno fuoristradistico senza prove

Qualsiasi raduno senza prove necessita per l'approvazione di una comunicazione scritta da inviarsi alla Sottocommissione RTT & Fuoristrada Corso Venezia 45, 20121 Milano almeno 15 giorni prima dell'effettuazione (farà fede il timbro postale di arrivo). La comunicazione dovrà contenere l'indicazione anche sintetica del tipo di manifestazione che si intende effettuare e dovrà contenere la garanzia dell'assoluta mancanza di classifica basata su prestazioni automobilistiche.

La Sottocommissione RTT & Fuoristrada, di concerto con la Federazione Italiana Fuoristrada, controllerà la documentazione inviata e, una volta accertata la congruità e la presenza della garanzia scritta, autorizzerà la manifestazione attraverso gli organismi periferici della C.S.A.I., senza alcun altra incombenza relativamente a quanto riguarda il Certificato di Organizzazione per l'Organizzatore e la licenza C.S.A.I. di Regolarità o superiore per i partecipanti. Al fine del controllo delle manifestazioni, aventi avuta la suddetta autorizzazione, la Federazione Italiana Fuoristrada ha diritto di inviare un proprio rappresentante sul luogo di manifestazione. Questo rappresentante, cui spetterà il medesimo "status" del Giudice Unico dei Raduni con prove (e al quale l'organizzatore dovrà rimborsare le spese sostenute per tale missione), avrà il compito di controllare l'effettiva congruità della manifestazione con quanto dichiarato e di relazionare per iscritto alla Sottocommissione RTT & Fuoristrada.

I Raduni che non inviassero alcuna documentazione o per i quali la documentazione non fosse ritenuta congrua, o priva della garanzia scritta, dovranno essere autorizzati solo con il rispetto della Normativa dell'Art. 2.4 Raduno fuoristradistico con prove.

Sono in ogni caso esenti da tutta questa normativa i Raduni previsti all'Art. "E" Raduni dell'Accordo C.S.A.I. - F.I.F., per i quali vale quanto previsto nel suddetto Accordo.

Art. 2.4 - Raduno fuoristradistico con prove

Manifestazioni che hanno lo scopo preminente di riunire i partecipanti in una località prefissata seguendo percorsi di ridotta distanza non soggetti all'imposizione di velocità medie.

Lungo il percorso non possono essere previsti Controlli orari, ma possono essere posti soltanto Controlli a Timbro (o di passaggio).

Il percorso comune deve avere una lunghezza massima di 150 km.

Lungo il percorso di avvicinamento alla località di raduno su ogni vettura possono prendere posto, oltre al conducente stesso iscritto, uno o più passeggeri fino al numero di posti per il quale è stata omologata la vettura. Durante le prove di Abilità è ammessa la presenza a bordo di un solo passeggero purché maggiorenne e purché non guidi.

I passeggeri sono esentati dall'obbligo di essere titolari di licenza.

Sono ammesse tutte le vetture fuoristrada purché regolarmente immatricolate e targate. L'Organizzatore può prevedere suddivisioni in base alla cilindrata o ad altri parametri.

Non può essere fissato un orario di partenza. Deve essere invece fissato un orario limite di raduno uguale per tutti i partecipanti nella località di arrivo.

Per stabilire una classifica potranno essere effettuate Prove di abilità su terreni chiusi (nel numero massimo di 6 con una dinamica di effettuazione che preveda una normativa ben precisa di effettuazione, tre tentativi per l'effettuazione stessa e la possibilità di rifiuto di alcune prove con le relative penalità), che non devono essere di velocità né configurarsi come prova a tempo imposto (salvo un tempo massimo di effettuazione) né di fuoristrada Trial 4x4. Potranno essere previste prove con rilevamento di tempi in cui il superamento di ostacoli naturali si intrecci con prove di abilità fisica o altro e in cui la guida del veicolo fuoristrada rispetto al tempo sia influente rispetto alla Classifica. Il rilevamento dei tempi e dei fuori tempo massimo può essere effettuato dal personale dell'Organizzatore.

Sia il conduttore che l'eventuale passeggero devono indossare le cinture di sicurezza ed un casco almeno omologato per la circolazione stradale.

Art. 2.5 - Regolarità Fuoristradistica

2.5.1 Itinerante

È una manifestazione di ridotta distanza nella quale il rispetto dei tempi prestabiliti per percorrere diversi settori nei quali è suddiviso il percorso (trasferimenti a media imposta con Controlli Orari) e determinati tratti dello stesso (Prove di Classifica) e la capacità nel superare gli ostacoli in fuoristrada, previsti lungo il percorso, costituiscono il fattore determinante della Classifica.

Il percorso deve avere lunghezza minima di 50 km. e massima di 150 km.

La media prevista massima di percorrenza di ogni tratta deve essere non superiore a km/h 30.

Possono essere previste al massimo 4 Prove di Classifica esclusivamente in fuoristrada di lunghezza non superiore a metri 5.000.

Debbono essere previste 1 o 2 prove di abilità Fuoristradistica su terreno naturale, non trialistiche, ma di superamento di ostacolo. Il conducente potrà omettere l'effettuazione di una o tutte e due le prove di abilità subendone le relative penalità. Il Regolamento Particolare di Gara dovrà prevedere una normativa di comportamento univoca per le prove sospese dopo il passaggio di alcuni conducenti, per le penalità di rifiuto di effettuazione prova e per un tempo massimo di effettuazione.

La rilevazione dei tempi sarà effettuata da cronometristi della F.I.Cr. o da apposito Personale, compreso quello dell'Organizzatore, munito di materiale analogo ai Cronometristi F.I.C.R. e che dia garanzia di eguale professionalità; il controllo del tempo massimo potrà essere effettuato da personale dell'Organizzazione.

Il cronometraggio sarà effettuato con tolleranza al secondo nelle Prove di Classifica e al minuto nei trasferimenti con Controlli Orari ove venga impiegato cronometraggio manuale e rispettivamente al decimo di secondo e al secondo ove venga impiegato cronometraggio con fotocellula o equivalente.

La distribuzione del radar o equivalente è obbligatoria e dovrà essere effettuata al briefing gratuitamente.

Su ogni vettura deve prendere posto un equipaggio formato da un conducente, titolare di patente di guida valida ai sensi del Codice della Strada, e da un passeggero, maggiorenne, con funzioni di “navigatore”, che non guidi, entrambi muniti di licenza C.S.A.I. di regolarità o Tessera Club ACI.

Il RPG dovrà prevedere una suddivisione tecnica e di preparazione delle vetture e potrà prevedere anche una classe di veicoli completamente di serie (facendo riferimento al libretto e alla completa rispondenza del veicolo come prodotto dalla Casa costruttrice, ad eccezione dei pneumatici che potranno essere di qualsiasi misura purché non sporgano dalla carrozzeria, ma montati sui cerchi di serie) e per i quali non dovrà essere previsto il rispetto dell'Art. 3.1.

Il Regolamento Particolare di Gara dovrà prevedere per questa classe una partenza in coda alle altre classi, un percorso specifico agevolato e una classifica a sé stante.

Nel Regolamento Particolare di Gara dovrà essere previsto il Nominativo di un esperto F.I.F. coadiuvante il Giudice Unico nel Controllo delle Autovetture.

2.5.2 In pista

Ove gli Organizzatori abbiano disponibilità di una pista predisposta per l'uso del fuoristrada e non sia previsto l'uso itinerante del fuoristrada, sarà sempre effettuabile una manifestazione di regolarità in pista con il medesimo regolamento di cui al punto 2.5.1, ma con le seguenti variazioni obbligatorie:

- possono essere previste al massimo tre prove di classifica di lunghezza massima cadauna di 4000 metri ottenibili anche con più giri di pista.
- le partenze dovranno essere effettuate da un'unica linea di partenza con eventuale postazione cronometrica di arrivo in posizione differenziata e con distacchi di partenza tali da determinare la presenza contemporanea in pista di non più di 5 vetture.
- non è necessaria la distribuzione del radar e della tabella di marcia e non sono obbligatorie le prove di abilità fuoristradistica.
- sono vivamente raccomandate normative di sicurezza uguali a quelle della N.S. 15 Cap. I.
- la classifica sarà effettuata unicamente sulla somma totale delle penalità accumulate rispetto al tempo imposto di ogni Prova di Classifica, determinate dai ritardi o dagli anticipi (penalizzati doppi rispetto al ritardo) sul tempo imposto di percorrenza stabilito applicando al percorso una media non superiore alla media prevista dall'Articolo 2.5.1.
- il Giudice Unico dovrà essere titolare di licenza di Commissario Sportivo Regionale o di Commissario Nazionale (di qualunque qualifica) o di Direttore di Gara (qualsiasi abilitazione).
- su ogni vettura deve prendere posto un conducente, titolare di patente di guida valida ai sensi del Codice della Strada, un eventuale passeggero, maggiorenne, con funzioni di "navigatore", che non guidi, entrambi muniti di licenza CSAI di regolarità o Tessera Club ACI.

2.5.3 Sperimentale

A scopo sperimentale e spettacolare, oltre alle due tipologie di cui agli articoli 2.5.1 e 2.5.2, sarà possibile effettuare partenza e rilievo cronometrico di arrivo contemporaneamente da due distinti punti della pista, ma con la sola presenza in pista delle due autovetture.

La classifica sarà effettuata unicamente sulla somma totale delle penalità accumulate rispetto al tempo imposto di ogni Prova di Classifica, determinate dai ritardi o dagli anticipi (penalizzati doppi rispetto al ritardo) sul tempo imposto di percorrenza stabilito applicando al percorso una media non superiore alla media prevista dall'Articolo 2.5.1.

Non è consentita l'eliminazione diretta.

Su ogni vettura deve prendere posto un conducente, titolare di patente di guida valida ai sensi del Codice della Strada, un eventuale passeggero, maggiorenne, con funzioni di "navigatore", che non guidi, entrambi muniti di licenza CSAI.

L'organizzazione di questo tipo di manifestazioni è inoltre subordinato a quanto segue:

- approvazione del RPG, nel rispetto delle normative dell'art. 4, anche da parte della S/C Fuoristrada e RTT - titolarità della prescritta licenza di organizzatore CSAI
- condizioni minime di sicurezza dei veicoli pari o superiori a quelle previste per il Gruppo Veicoli Esordienti (NS 15 Cap. I) e di organizzazione della gara pari o superiori a quelle previste per le gare di Coppe CSAI Trial 4x4 (NS 15 Cap. II),
- Giudice Unico titolare di licenza di Commissario Sportivo Regionale CSAI oppure di Commissario Nazionale o di Direttore di Gara, indipendentemente dalla loro qualifica.

Art. 2.6 - Trofei Regionali, Interregionali di Trial 4x4 by F.I.F.

Sono solo quelle manifestazioni previste nell'Accordo C.S.A.I. - F.I.F. e comprese in un Calendario stabilito in accordo con la Sottocommissione RTT & Fuoristrada C.S.A.I. e con Normativa pubblicata sui rispettivi siti web dell'ACI - C.S.A.I. e della F.I.F.

Art. 2.7 - Criterium Italiano Amatoriale di Trial 4x4 by F.I.F.

Sono solo quelle manifestazioni previste nell'Accordo C.S.A.I. - F.I.F. e comprese in un Calendario stabilito in accordo con la Sottocommissione RTT & Fuoristrada C.S.A.I. e con Normativa pubblicata sui rispettivi siti web dell'ACI - C.S.A.I. e della F.I.F..

Art. 2.8 - Challenge Italiano di Regolarità 4X4 by F.I.F.

Sono solo quelle manifestazioni previste nell'Accordo C.S.A.I. - F.I.F. e comprese in un Calendario stabilito in accordo con la Sottocommissione RTT & Fuoristrada C.S.A.I. e con Normativa pubblicata sui rispettivi siti web dell'ACI - C.S.A.I. e della F.I.F.

Art. 2.9 - Trofei Regionali/Interregionali di Regolarità 4x4 by F.I.F.

Sono solo quelle manifestazioni previste nell'Accordo C.S.A.I. - F.I.F. e comprese in un Calendario stabilito in accordo con la Sottocommissione RTT & Fuoristrada C.S.A.I. e con Normativa pubblicata sui rispettivi siti web dell'ACI - C.S.A.I. e della F.I.F.

Art. 2.10 - Gran Criterium Italiano Amatoriale di Regolarità 4x4 by F.I.F.

Sono solo quelle manifestazioni previste nell'Accordo C.S.A.I. - F.I.F. e comprese in un Calendario stabilito in accordo con la Sottocommissione RTT & Fuoristrada C.S.A.I. e con Normativa pubblicata sui rispettivi siti web dell'ACI - C.S.A.I. e della F.I.F.

Art. 2.11 – Estreme Trophy 4x4 by FIF

Sono manifestazioni di tipo atipico comprese in un calendario stabilito in accordo con la Sottocommissione RTT & Fuoristrada CSAI e con Normativa approvata e pubblicata sui siti web dell'ACI-CSAI e della FIF.

Art. 2.12 - Altre manifestazioni non agonistiche svolte con veicolo fuoristrada

Manifestazioni non rientranti nella tipologia di quelle finora illustrate e con caratteristiche di svolgimento e di percorso approvate di volta in volta.

In caso di approvazione da parte degli Automobil Club o dei Delegati regionali o dei Delegati sportivi di A.C. È obbligatorio e vincolante il parere della Sottocommissione RTT & Fuoristrada C.S.A.I.

Art. 3 - NORMATIVA DI SICUREZZA

In tutte le manifestazioni e gare è preclusa la partecipazione di veicoli alimentati a GPL o metano.

Per gli Articoli 2.6, 2.7, 2.8 e 2.10 le normative da rispettare devono essere quelle previste nei singoli Regolamenti Generali pubblicati sui rispettivi siti web dell'ACI - C.S.A.I. e della F.I.F..

Per gli Articoli 2.2 e 2.3 dovranno essere ammessi alla partenza anche veicoli senza alcuna predisposizione di sicurezza facendo salvo l'uso delle cinture di sicurezza ed eventuale uso di casco per conduttore e passeggero nelle Prove di Abilità previste nelle manifestazioni contemplate dall'Art. 2.4.

Riguardo all'Art. 2.5, Regolarità Fuoristrada, la dotazione di sicurezza obbligatoria deve essere la seguente (sono ammessi, ovviamente, veicoli con predisposizioni superiori):

3.1 Roll bar ad almeno un arco controventato per i veicoli tipo torpedo anche se con hard top di vetroresina. SI CONSIGLIA PER TUTTI I VEICOLI L'USO DI UN ROLL BAR SECONDO L'ALLEGATO J ANNUARIO CSAI 1992.

3.2 Rete pararami di adeguato spessore di filo di nylon con maglia non superiore a cm 5x5, qualora venga asportato il parabrezza. Il parabrezza, ove mantenuto, deve essere obbligatoriamente costituito da vetro stratificato.

3.3 Sistema di cinture di sicurezza a tre punti di attacco (due per le addominali e uno per le bretelle) conservando il più possibile gli attacchi originali e portando l'attacco delle bretelle il più possibile lontano dal sedile. L'uso delle cinture è obbligatorio durante tutto lo svolgimento della manifestazione, pena l'esclusione dalla classifica.

3.4 Uno o almeno due estintori in stato di efficienza, adeguatamente fissati con attacchi a sgancio rapido e perfettamente accessibili ai due conduttori, seduti ai propri posti. Debbono essere muniti di manometro attestante la piena efficienza. Capacità minima kg. 2,4 di estinguente del tipo specificato nell'Allegato J.

3.5 Adeguati ganci di traino anteriori e posteriori verniciati di giallo ed evidenziati con un triangolo giallo avente un vertice rivolto verso l'attacco.

3.6 Cavo di traino non metallico di resistenza adeguata e con lunghezza non inferiore a metri 6.

3.7 Almeno una o al massimo due ruote di scorta dello stesso tipo e dimensione di quelle montate. È vietato l'uso di pneumatici tipo tractor, industriali, bab cross. Sono ammessi i pneumatici ricoperti. Sono vietati pneumatici chiodati e l'uso di catene.

3.8 I conduttori e/o il co-pilota debbono indossare una tuta ben stretta ai polsi ed un casco omologato per la circolazione stradale, indossato solo durante le Prove di Classifica o di Abilità.

Sono inoltre fortemente raccomandati:

a) Paraspruzzi dietro alle ruote posteriori.
b) Radio ricetrasmittente CB.
c) Due o al massimo quattro fari antinebbia anteriori.
d) Una binda o un cric con piastra adeguati per il peso del veicolo.

È ammesso un serbatoio di carburante supplementare ma, ove installato all'interno del veicolo, deve essere esclusivamente del tipo FIA FT3 e l'impianto deve essere conforme alle prescrizioni del regolamento Rallyes Tout Terrain.

Sono vietate taniche di carburante di qualsiasi foggia e tipo a bordo o all'interno del veicolo.

Gli oggetti a bordo debbono essere fissati rigidamente.

Ove l'organizzatore intenda applicare normative di sicurezza più restrittive, dovrà preventivamente farne richiesta scritta alla Federazione Italiana Fuoristrada, motivandone la necessità. La FIF, quando riterrà la richiesta giustificata, la inoltrerà per l'approvazione alla Sottocommissione RTT & Fuoristrada.

Art. 4 - NORME GENERALI DI ORGANIZZAZIONE - REGOLAMENTO PARTICOLARE - NORME GENERALI DI SVOLGIMENTO

In tutte le manifestazioni previste, ad eccezione delle cacce al tesoro e di quelle del Challenge Italiano di Regolarità 4x4 by F.I.F. e del Gran Criterium Italiano Amatoriale di Regolarità 4x4 by F.I.F. (per le quali è prevista un'apposita struttura composta da Direttore di Gara e Collegio di tre Commissari Sportivi), il Delegato Provinciale CSAI dovrà nominare un Ufficiale di gara C.S.A.I. con funzioni di Giudice Unico, tutto l'altro personale potrà essere fornito dall'Organizzatore preferibilmente scegliendolo fra i licenziati C.S.A.I.. Deve essere previsto, come minimo, un idoneo mezzo destinato all'emergenza sanitaria e provvisto di valigetta di rianimazione.

Le manifestazioni non agonistiche di fuoristrada non possono essere inserite in un calendario né risultare valevoli per nessun titolo al di fuori di quelle proposte e gestite dalla Federazione Italiana Fuoristrada in proprio (vedi Art. 2 Numeri 6-7-8) o attraverso i propri organismi periferici (vedi Trofei Regionali di vario tipo).

Ciascun Delegato Provinciale CSAI si impegna a non firmare nessun regolamento particolare di manifestazione quando, eventualmente, fosse a conoscenza che la medesima sia inserita in un calendario anche concordato fra i singoli Organizzatori al di fuori di quelli segnalati sopra.

Per ogni manifestazione dovrà essere redatto un incartamento di chiusura ridotto comprendente l'elenco degli iscritti, le classifiche e le eventuali osservazioni del Giudice Unico che dovrà essere inviato, in copia, alla Segreteria della Sottocommissione RTT & Fuoristrada C.S.A.I. oltre che al Delegato Regionale. Per ogni manifestazione dovrà essere redatto un Regolamento particolare di gara. Si possono presentare due casistiche:

A) Organizzatori aderenti alla Federazione Italiana Fuoristrada (secondo elenchi forniti dalla medesima).

B) Organizzatori non aderenti alla Federazione Italiana Fuoristrada.

a) Per gli organizzatori aderenti alla Federazione Italiana Fuoristrada il Regolamento Particolare di manifestazione potrà essere presentato al Delegato Provinciale C.S.A.I. entro 10 giorni dall'effettuazione della manifestazione:
- già vistato dalla Federazione Italiana Fuoristrada o dai propri organismi periferici nel qual caso dovrà essere firmato per presa visione dal Delegato Provinciale C.S.A.I., al quale spetterà la nomina del Giudice Unico.
- non vistato dalla Federazione Italiana Fuoristrada o dai propri organismi periferici nel qual caso potrà essere firmato dal Delegato Provinciale C.S.A.I. solo dopo che quest'ultimo ne abbia accertato la conformità alle Norme sopraelencate. Sarà cura del Delegato C.S.A.I., una volta accertata la conformità, nominare il Giudice Unico.

b) Per gli Organizzatori non aderenti alla Federazione Italiana Fuoristrada il Regolamento Particolare di Manifestazione dovrà essere inviato almeno 30 giorni prima dell'effettuazione (farà fede il timbro di arrivo) alla Sottocommissione RTT & Fuoristrada C.S.A.I. - Corso Venezia 45 - 20121 o alla Federazione Italiana Fuoristrada - Strada Vignolese 1120/40 - 41100 Modena- cui spetta il compito, nel più breve tempo possibile, di relazionare sulla congruità del suddetto Regolamento alla Sottocommissione RTT & Fuoristrada C.S.A.I. alla quale è riservato il definitivo compito dell'approvazione attraverso gli Organismi periferici C.S.A.I.

In ogni caso previsto il Regolamento deve essere firmato da almeno tre componenti il Comitato organizzatore e deve obbligatoriamente contenere le seguenti indicazioni:

Comitato Organizzatore (sede e nomi dei componenti)

Tipologia e denominazione della manifestazione

Località e data di svolgimento

Percorso con eventuali cartine per le gymkane

Concorrenti conduttori ammessi e relative licenze

Vetture ammesse e loro suddivisione
Tasse di iscrizione (termini modalità importo)
Verifica dei documenti di ammissione (località ed orari)
Località di partenza e di arrivo
Articolazione della manifestazione
Classifiche (modalità di compilazione, orario, e località di esposizione)
Premi
Assicurazione RCT del Comitato Organizzatore.

La Federazione Italiana Fuoristrada, dietro richiesta, invierà Regolamenti Particolari Tipo per ogni manifestazione prevista. La Federazione Italiana Fuoristrada si riserva di proporre alla Sottocommissione RTT & Fuoristrada C.S.A.I. la creazione di nuove specialità fuoristradistiche di tipo non agonistico e relativi Regolamenti particolari.

La tassa di iscrizione massima prevista per ogni tipo di manifestazione è di Euro 103,00 per le Manifestazioni di Regolarità Fuoristradistica, di Euro 52,00 per le Gymkane Fuoristradistiche e di Euro 78,00 per tutte le altre.

CAP. IV

GARE ATIPICHE DI FUORISTRADA

Gare di velocità riservate a veicoli fuoristrada, pick-up o SUV come definiti nella N.S. 15 - Cap. I - Art. 4 e conformi alla relativa regolamentazione tecnica con modalità di svolgimento atipiche, da approvarsi di volta in volta dalla Sottocommissione RTT & Fuoristrada.

TABELLA 1: ELENCO VEICOLI FUORISTRADA OMOLOGATI IN GRUPPO T INTERNAZIONALE PER I QUALI ESISTE LA FICHE DI OMOLOGAZIONE FIA, AMMESSI A GAREGGIARE IN TUTTI I GRUPPI DEL CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ FUORISTRADA					
N° Omol.	**Paese**	**Costruttore**	**Modello-tipo-cilindrata**	**Scadenza Omologaz.**	**Peso min. di fiche Kg.**
T 1086	J	Mitsubishi	Challenger 2835.2 x 1.7 = 4819.8 cc	(09)	1767
T 1087	J	Toyota	Land Cruiser (VZJ95) 3378 cc	(09)	1685
T 1088	J	Toyota	Land Cruiser (KZJ90) – 2982 x 1.7 = 5069.4 cc	(09)	1640
T 1089	J	Toyota	Land Cruiser (KZJ95) 2982 x 1.7 = 5069.4 cc	(09)	1730
T 1090	J	Fuji	Subaru SF 4WD SF 1994.4 x 1.7 = 3390.5 cc	(09)	1330
T 1093	J	Nissan	Patrol (TBSY61) 4478.8 cc.	(13)	2081
T 1095	J	Nissan	Patrol (KASY61) 4169.2 cc	(12)	1949
T 1096	J	Toyota	Land Cruiser (HDJ100) 4163.9 x 1.7 = 7078.6 cc	(13)	2180
T 1097	J	Toyota	Land Cruiser (HDJ101) 4163.9 x 1.7 = 7078.6 cc	(13)	2210
T 1098	J	Isuzu	Bighorn (UBS73G) 2999.3 x 1.7 = 5098.8 cc	(10)	1872
T 1099	J	Isuzu	Bighorn (UBS26G) 3494.2 cc.	(10)	1825
T 1100	J	Mitsubishi	Pajero Turbo Diesel (V68) 3200x1.5=4800	(12)	1830
T 1101	J	Suzuki	Grand Vitara 2500 (TD62V) 2493.8 cc.	(11)	1405
T 1104	J	Mitsubishi	Pajero Wagon Turbo Diesel (V78) 3200,5x1.5=4800.75 cc.	(12)	1950
T 1105	J	Mitsubishi	Pajero Wagon 3500 GDI (V75) 3497 cc.	(12)	1890
T 1106	J	Nissan	Pathfinder (LR50) 3498,6 cc.	(11)	1684
T 1107	J	Mitsubishi	Pajero Wagon 3500 GDI (V65) 3497 cc.	(12)	1765
T 1108	J	Nissan	Double Cab (D22) 2494,4x1,5=3741,6 cc.	(12)	1775
T 1109	J	Nissan	Patrol (Tesy61) 2953,2x1,5=4429,8 cc.	(11)	2137
T 1110	J	Nissan	DOUBLE CAB (D22) 2485.4 x 1.5 = 3728.00cc	(12)	1775
T 1111	J	Nissan	PATROL (TGPSY61) 4758.7cc	(12)	2083
T 1112	J	Isuzu	D-MAX (TFS26) - 3494.3 cc.	(13)	1770
T 1113	J	Isuzu	D-MAX (TFS77) - 2999x1.5 = 4499 cc.	(13)	1850
T 1114	J	Toyota Motor Corp.	LAND CRUISER (KDJ120) - 2982.2x1.5 = 4473.2 cc.	(13)	1910
T 1115	J	Toyota Motor Corp.	LAND CRUISER (KDJ125) - 2982.2x1.5 = 4473.2 cc.	(13)	1800
T2 2001	D	Daimler Chrysler	MERCEDES B. G270 CDI – 2703 x 1.5 = 4054.5cc	(13)	2300
T2 2002	J	Isuzu	D-MAX (TFS-85) – 2999.3 x 1.5 = 4499cc	(13)	1800

TABELLA 2: ELENCO VEICOLI FUORISTRADA DI SCADUTA OMOLOGAZIONE IN GRUPPO T INTERNAZIONALE PER I QUALI ESISTE LA FICHE DI OMOLOGAZIONE FIA, UGUALMENTE AMMESSI CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ FUORISTRADA					
N° Omol.	**Paese**	**Costruttore**	**Modello-tipo-cilindrata**	**Scadenza Omologaz.**	**Peso min di fiche Kg**
T 1001	J	Mitsubishi	Pajero Turbo (L044G) 2476.8x1.5=3715.2 cc	(96)	1400
T 1002	J	Mitsubishi	Pajero Turbo 2 (L144G) 2476.8x1.5=3715.2 cc	(96)	1400
T 1003	J	Mitsubishi	Pajero Wagon Tur (L049G) 2476.8x1.5=3715.2 cc	(96)	1580
T 1004	J	Mitsubishi	Pajero Wagon Tur 2 (L149G) 2476.8x1.5=3715.2 cc	(96)	1580
T 1005	J	Suzuki	Vitara (TA01V) 1590.4 cc	(05)	975
T 1006	J	Toyota	Land Cruiser (BJ74V) 3431.9x1.5=5147.85 cc	(94)	1731
T 1007	J	Toyota	Land Cruiser (BJ71V) 3431.9x1.5=5147.85 cc	(94)	1666
T 1008	J	Toyota	Land Cruiser (FJ73V) 3955.7 cc.	(00)	1584
T 1009	J	Daihatsu	Rocky Wagon (F75V) 2765.4x1.5=4148.1 cc	(01)	1360
T 1010	J	Daihatsu	Rocky Hard Top (F70V) 2765.4x1.5=4148.1 cc	(01)	1290
T 1011	J	Mitsubishi	Pajero 3000 (L141G) 2972.3 cc	(95)	1440
T 1012	J	Mitsubishi	Pajero (L042G) 2555.2 cc	(96)	1325
T 1013	J	Mitsubishi	Pajero Wagon 3000 (L146G) 2972.3 cc	(96)	1575
T 1014	J	Mitsubishi	Pajero Wagon (L047G) 2555.2 cc	(96)	1520
T 1015	J	Nissan	Pathfinder (WD21) 2960.5 cc	(95)	1665
T 1016	J	Nissan	Patrol (Y60) 4169.2 cc	(05)	1850
T 1017	J	Nissan	Patrol Diesel (RY60) 4169.2 cc	(05)	1920
T 1018	J	Daihatsu	Feroza Resin Top (F300G) mod.carb. 1589.58 cc	(05)	1026
T 1019	J	Daihatsu	Feroza Resin Top (F300G) mod.EFI 1589.58 cc	(06+)	1045
T 1020	P	UMM	Alter Turbo Intercooler 2498x1.5=3747 cc	(96)	1530
T 1021	J	Isuzu	Bighorn (UBS55FW) 2771.5x1.5=4157.25 cc	(96)	1660
T 1022	J	Isuzu	Bighorn (UBS55CW) 2771.5x1.5=4157.25 cc	(96)	1590
T 1024	J	Suzuki	Samurai (SJ50) 1324.7 cc	(94)	900
T 1025	J	Toyota	Hiluz 4 Runner (VZN130) 2958.5 cc	(96)	1587
T 1026	E	Nissan Motor IB	Patrol M260 2753 cc	(94)	1705
T 1027	E	Nissan Motor IB	Patrol P260T 2820 cc	(94)	1785
T 1028	E	Nissan Motor IB	Patrol P260T/89 2820 cc	(94)	1805
T 1029	E	Nissan Motor IB	Patrol S260 2926 cc	(94)	1800
T 1030	E	Nissan Motor IB	Patrol Y260 2826 cc	(94)	2020
T 1031	J	Toyota	Land Cruiser (HJ61LG) 3980.4x1.5=5970.6 cc	(94)	1937
T 1032	J	Toyota	Land Cruiser (LJ70LV) 2446.3x1.5=3669.45 cc	(00)	1500
T 1033	GB	Land Rover	Land Rover 110 3546.8 cc	(94)	1738
T 1034	GB	Land Rover	Range Rover 3968.2 cc	(94)	1715
T 1035	J	Toyota	Land Cruiser (LJ73LV) 2446.3x1.7=4158.7 cc.	(00)	1560
T 1036	J	Nissan	Pathfinder MPI (WD21) 2960.5 cc	(02)	1585
T 1037	J	Nissan	Patrol Diesel TUR (YY60) 2825.9x1.5=4238.85 cc	(05)	1640
T 1038	J	Nissan	Cima (PY31) 2960.5 cc	(96)	1436
T 1039	RUS	Vaz	Lada Niva Vaz 2121 1568.5 cc	(02)	1070
T 1040	J	Toyota	Land Cruiser (HDJ81V) 4163.9x1.5=6245.85 cc	(01)	1960

TABELLA 2: ELENCO VEICOLI FUORISTRADA DI SCADUTA OMOLOGAZIONE IN GRUPPO T INTERNAZIONALE PER I QUALI ESISTE LA FICHE DI OMOLOGAZIONE FIA, UGUALMENTE AMMESSI A GAREGGIARE IN TUTTI I GRUPPI DEL CAMPIONATO ITALIANO VELOCITÀ FUORISTRADA					
N° Omol.	**Paese**	**Costruttore**	**Modello-tipo-cilindrata**	**Scadenza Omologaz**	**Peso min. di fiche Kg**
T 1041	J	Toyota	Land Cruiser (HDJ80) 4163.9x1.5=6245.85 cc	(01)	1900
T 1042	J	Toyota	Land Cruiser (HZJ73V) 4163.9 cc	(05)	1713
T 1043	J	Toyota	Hiluz 4 Runner Europe (VZN130) 2958.5 cc	(96)	1587
T 1044	J	Mitsubishi	Pajero 3000 (V23) 2972.3 cc	(06+)	1740
T 1045	J	Mitsubishi	Pajero Wagon 3000 (V43) 2972.3 cc	(06+)	1890
T 1046	J	Mitsubishi	Pajero Turbo (V24) 2476.8x1.7 = 4219.6 cc	(06+)	1755
T 1047	J	Mitsubishi	Pajero Wagon TU (V44) 2476.8x1.7 = 4210.6 cc	(06+)	1920
T 1048	J	Suzuki	Samurai (SJ70) 1298.8 cc	(01)	900
T 1049	J	Suzuki	Vitara 4V Long (TD01) 1590.4 cc	(05)	1090
T 1050	J	Suzuki	Vitara 4v (TA01) 1590.4 cc	(05)	975
T 1051	D	Daimler-Crysler	Mercedes-Benz 300 GD (BM463) 2996 cc	(03)	1912
T 1052	D	Daimler-Crysler	Mercedes-Benz 300 GE (BM463) 2960 cc	(03)	1908
T 1053	GB	Land Rover	Discovery 3546.8 cc	(96)	1885
T 1054	F	Renault France	21 2L Turbo Quadra 1995x1.7=3391.5 cc.	(00)	1230
T 1055	USA	Jeep Eagle Corp.	Jeep Cherokee XJJL72 3964 cc	(99)	1341
T 1056	ROK	Kia Motors Corp.	Sportage 1998 cc.	(99)	1404
T 1057	J	Isuzu	Bighorn (UBS69GW) 3059.3x1.5=4588.95 cc	(05)	1970
T 1058	J	Isuzu	Bighorn (UBS25DW) 3165.5 cc	(05)	1625
T 1059	J	Nissan	Patrol (GY60) 4169 cc	(05)	1925
T 1060	D	Daimler-Crysler	Mercedes 300 GE 2960 cc	(03)	2043
T 1061	GB	Land Rover	Range Rover 4278 cc	(00)	1849
T 1062	J	Mitsubishi	Pajero 3500 (V25) 3497 cc	(06+)	1728
T 1063	J	Mitsubishi	Pajero Wagon 3500 (V45) 3497 cc	(06+)	1966
T 1064	J	Toyota	Land Cruiser (KZJ70) 2982x1.5=4473 cc	(05)	1518
T 1065	J	Toyota	Land Cruiser (KZJ73) 2982x1.5=4473 cc	(05)	1588
T 1066	J	Daihatsu	Rocky Hard Top (F73) 2765.5x1.7 = 4701.5 cc	(06+)	1460
T 1067	GB	Ford Gran Bret.	Maverick 2389 cc	(02)	1596
T 1071	GB	Land Rover	Discovery 3955 cc	(02)	1770
T 1072	J	Suzuki	Vitara (TD1 1W) 1998.5 cc	(05)	1159
T 1073	J	Mitsubishi	RVR (N23) 1997.5x1.5=2996.25 cc	(03)	1435
T 1074	USA	General Motor C.	Chevrolet Blazer 4302 cc	(03)	1824
T 1075	ROK	Ssangyong	Musso 3199 cc	(03)	1700
T 1076	J	Nissan	Terrano (LR50) 3274 cc	(06+)	1664
T 1077	J	Toyota	Land Cruiser (HDJ81V) 4163.9x1.5=6245.85 cc	(05)	1960
T 1078	J	Toyota	Land Cruiser (HDJ80) 4163.9x1.5=6245.85 cc	(05)	1900
T 1079	J	Mitsubishi	Pajero W Tur 2800 (V46) 2835.2x1.5=4252.8 cc	(05)	1823
T 1080	J	Mitsubishi	Pajero Turbo 2800 (V26) 2835.2x1.7=4252.8 cc	(05)	1652
T 1081	E	Nissan M.Iberica	Terrano II Long Body 2389 cc	(03)	1596

T 1082	E	Nissan M.Iberica	Terrano II 2389 cc	(03)	1466
T 1083	E	Nissan M.Iberica	New Terrano II 2389 cc	(04)	1466
T 1084	E	Nissan M.Iberica	New Terrano II Long Body 2389 cc	(04)	1596
T 1085	E	Nissan M.Iberica	New Terrano II Long Body 2664x1.5=3996 cc	(04)	1636
T 1091	J	Toyota	Rav 4 (Sax 11) 1998.0 cc	(06+)	1240
T 1092	J	Isuzu	Vehicross (UGS 250) 3165.5 cc	(06+)	1595
T 1094	J	Mitsubishi	Pajero Evolution (V55) 3947 cc	(05)	1844
T 1102	D	Daimler-Crysler	Mercedes Benz ML320 3199 cc.	(07+)	1940
T 1103	D	Daimler-Crysler	Mercedes Benz ML430 4266 cc.	(07+)	2020

Nota bene: Oltre ai veicoli inseriti nelle due tabelle di cui sopra, nel CIVF 4x4 sono ammessi tutti i veicoli Fuoristrada per i quali la CSAI ha rilasciato una fiche d'identità (vedi N.S. 15, Cap. I, Art. 10) oppure ha concesso un'omologazione Nazionale ad hoc.

Detti veicoli potranno anche essere non immatricolati e/o non targati.